

第四回 成田空港問題シンポジウム

一九九二（平成四）年二月二十日（木）

芝山町「芝山文化センター」

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

それでは、ただ今から第四回のシンポジウムを開会いたします。

ご覧のように、前回とは違いました、同盟側も運輸省・公団側のほうも席が連続するようになりまして、今日はお互いに質問もし、答えもするという意味でかなり率直な議論もしたいということで、このような席になりました。ということをごままず第一に申し上げておきたいと思えます。

それから、これは少々越権行為のようではありますが一言申し上げておいたほうがよいかかと、私は前回のシンポジウムの後で考えましたことを初めにちよっと申し上げておきたいと思っております。

前回は、主として土地収用に關することの失効論が中心でありました。失効論がなぜこれほど大きな問題になるのかということ、それは同盟側のほうからいろいろ話があったわけですが、私が理解した限りのことで申し上げます、どうしても土地収用というのは権力というものが背後にある。したがって、土地収用法というのも一つの法律でありますけれども、権力のいわば手段という性格を持っている。そうした法律のもとで土地収用が行われる。土地の売り渡し、買い取りとかいろいろなることが行われる場合にはどうしても背後に権力というものがあるのではないかとということが、同盟側にとってみれば非常に大きな問題。そこではどうしても対等な話し合いができない。そこで同盟が長く主張してきたことは、対等な場においてそういう話をしなければ結局権力の力で土地の収用が行われるということになってしまふし、なっているのではないか、したがって土地収用自体が無効である、失効したということになれば運輸省なり公団なりと農民とはいわば対等な立場に立つて話し合いができる、したがって失効論というのをどうもクリアしなければ問題は前進しないということで、失効論というものを非常に大きな、あるいは基本的な問題としてきた、したが

ってそのことをこのシンポジウムにおいてもはつきりと展開をし、聞かれる方々にも納得してもらわなきゃならんと、こういう論理であったと思うわけで、そういう意味でこの失効論が第三回の中心となり、今日もある意味で申しますと、その継続という性格がある程度持たざるを得ないというように私たちは了解をしております。

そういう点で、ここにお集まりの方もこの点の持っている意味を理解をして聞いていただければ大変幸いだと。これはこの真ん中に座っているいわば進行係としての感想を一言申し上げたわけです。

それはそれといたしまして、この真ん中に並んでおります五人も、ただ並んでいるのはあまり役割がないので、もし何か進行のプロセスにおいて発言をするのが適当と思うときは、是非発言をしてもらいたいと両方に並んでいる方たちからも出てきておりますので、従来は真ん中に並んでいるので私がほとんど一人で進行係を務めたようではありますが、今日からはほかの人たちも発言をするということになっていくかと思えます。そういう意味では、席を連ねまして、今日からはシンポジウムが「討論をする」という性格をより顕著に持つことになったとご了承を願いたいと思えます。一応、私のご挨拶であります。

今日は、同盟からお二人の方が初めに発言をしたいというご希望が出ておりますので、龍崎さんと柳川さん、このお二人からまず発言をお願いしたいと思います。

龍崎春雄（反対同盟員）

芝山町菱田辺田部落に住んでいる龍崎といいます。

私の住んでいる芝山町の菱田というところは、前に田圃が広がり、後ろは山に囲まれており、その山からは自然な湧き水が出て、それを生活に使えるという、非常に自然に恵まれた土地です。静かな部落です。が、今現在建設されている二期予定地のB滑走路の直下に

も当たるため、B滑走路が供用されれば騒音の地獄となり、また銀座ともなる部落です。

三回目のシンポジウムを聞いて、その感想を一言申し上げたいと思えます。

前回、私は客席にいまして、運輸省の方々の答弁を聞いて、まことに目の覚める思いがしました。私らがなんで二十五年間も必死に戦ってきたのか、一瞬わからなくなるほどでした。運輸省の方々は、空港建設にあたって地元にも説明もしたし話し合いの努力をずっとしてきた、手続的にも法的にも何ら誤りはない、政府の側は何も間違ったことはしていない、あるとすれば少々説明の努力が足りなかっただけだと言われたわけです。じゃあ、なんでこの空港問題が起こったのか、二十五年も続いてきたのか、さっぱりわからない。まるで私ら百姓がいつまでも反対したから悪いんだと言われているみたいに聞こえたわけです。石毛は「成田には何も問題はなかったかの様に聞こえる」と言っただけでも、政府が何も間違ったことをしていないなら、江藤さんや奥田さんはなぜ謝ったんですか。謝る必要はなかったんじゃないですか。奥田運輸大臣は、第一回のシンポで、「私どもがこれまで農民の皆様方のお気持ちを理解し誠心誠意お話をする努力が十分であったかどうかという点について、素直に自らに問いたださねばならない、反省せねばならない」と言われたけれども、前回の答弁では、運輸省は一体何を反省したのだろう、また昔に戻ったのかなと、がっかりさせられました。

それともう一つ、運輸省の方々は、私らの常識とは随分違った言葉使いをするのだなと感じたことです。人のところを勝手に空港に決めて、土地収用法まで発動しておいて、話し合いを求め続けたと言ったって、話し合いできるわけじゃないでしょう。片手で刀を振り上げて、もう一方の手で握手を求められて、あんたら握手できますか。できないでしょう。大木よねさんの代執行にしても、機動隊を何百人も連れてきて、機動隊



が大木よねさんらを力で追い出したのが映画に映っていましたよね。それを、「大木さんがおられないときに突然に行ったというわけではなく、大木さんにお断りして実施した」とか言うわけでしょう。そういう言い方が通るなら、強盗だって「ご本人のいらっしやるとき伺って、ご本人にお断りして金品をいただきました」とってきつと言うでしょう。こういう白を黒と言い含めるようなやり方は、国会や霞ヶ関でなら通るかもしれませんが、世の中では通らんです。もうちょっと市民感覚というか、この辺の者らの常識に通じる言い方をしてほしいと思います。

ただ、私よりはるかに頭のいいはずの官僚の皆様方が、なんであんなとんちんかん、こつちが聞いてもない事業認定に至る経過とかを長々と話されたこ

とが不思議で、仲間と話をしたんです。どうやら運輸省の方々、このシンポジウムについて思い違いをしておられるんじゃないかという結論に至ったわけです。完全空港の必要性を事あるごとに訴えていきたいどこかで言われたような気もしますが、シンポは自分たちの正当性や二期工事の必要性を力説する場だと勘違いされているようです。確かに私たちは、第一回のシンポで述べたとおり、この場は相互の意見発表と議論の場であると思っています。が、同時に、私たちは、シンポにおいて成田空港問題がなぜこのようにこじれ不幸な状態が続いてきたかを究明することも述べたはず

です。つまり、シンポは、単に互いの立場や主張の宣伝の場ではないのです。そんなことなら、隅谷調査団の方々と周辺市町村の方々に多大のご苦勞を願ってシンポをやる必要はありません。隅谷調査団がその結成声明で述べられたように、「成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにする」ということでこのシンポが開かれているのです。そのためには、過去や現実の出来事の事実は事実として認め、もともと立場の違う者同士が共通の認識を得るように努力すべきだと思っております。

皆様方の答弁を聞いてみると、悪いことを一つでも認めたらみんな悪いと認めなきゃならなくなるんじゃないかとか、それを認めたら何らかの責任を取らされるんじゃないかという、妙な自己防衛本能で完全武装されているようです。誰もそんなことで皆様や皆様方の先輩方に個人的な責任を追及するつもりはありません。もつとも、私たちは空港に反対したことで逮捕されたり長い裁判をやったりしているのに、これほど多大な犠牲と税金の無駄使いをしている政府の側は誰一人責任を取ってこなかったことは、すごく不公平だとは思っています。

しかし、今さらそのことを問題にしたところで、成田問題の根本的原因を究明する手助けにはなりません。

大事なことは、何が成田で起こり、現実がどうなっているかが明らかにすることです。仮に皆様方が法に則って、あるいはその職務に忠実に従ったことであっても、住民の中に現実に問題が起こり、身体的被害や理不尽な権利制限を被っている事実だつてあるでしょう。それは、痛みを与えた側ではなく、痛みを受けた側の言葉を素直に聞くことから始まらないはず。それを、私たちは間違ったことはしていない、危害を加えるつもりはなかったと言い続けて、一体何が生まれるのでしょうか。事実を率直に認め、その問題がなぜ生まれてきたかを究明することで、個人的責任では負いきれない政策決定や行政権行使のシステムそのものが持つ問題性や、法律・法体系の不備など、成田問題が真に国民と国政の教訓とすべきことが見えてくるのではないのでしょうか。

私たちが、今日、前回の続きで述べようとすることは、一般的には細々とした取るに足らない事実かもしれませんが、その積み重ねを強いられている私たちの日常生活には非常に大きな問題なのです。また、二十五年間こじれてきた成田問題の根幹とも言える強制代執行と切っても切り離せない問題であり、成田問題の現状を明らかにし、そのやってきた原因を究明するには不可欠のものなのです。

会場の皆様方にも是非その点をご理解いただき、この議論を見守っていただきたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

どうもありがとうございました。

運輸省の側は後から何かお答えがあるかもしれませんが、その前に柳川さんからもご発言があります。どうぞ。

柳川秀夫（反対同盟員）

私の意見は、いま龍崎さんが言いましたことに付随することですけれども、私たちが議論をするというこ

とは、これは決して、議論において運輸省側の揚げ足を取ったり、言質をとらえてそれで我々の主張を一方的にするということではないということをはっきり言っておきたいと思えます。

前回のようなああいう答弁に終始するということは、私どもが考えるには、運輸省の側にとってもどれほど意味があるのかということについて、はなはだ理解に苦しむわけですね。私ども自身にとっては、全くそれは無意味であると思っているわけです。そういう意味では、前回のようないい形で議論を進めていくことは全く意味がないし、私たちと運輸省はもう二十五年、そういう意味では長いつき合いですから、お互いが何を考えているか、また何を言いたいのか、またこう言ったらどういふふうに答えるかというのは十分にわかっているわけですよ。その範囲で議論するということは、全く本当に意味がないと思えます。

そういう意味で、感じたことですけれども、二期工事の押し売りを私たちにやっても困るということなんです。私たちは、いくら押し売りされても、十分お相手できるということではないわけですよ。たとえ話ですが、昔、私なんか子供の頃は、よくゴムの歯ぶらしだの押し売りがよく来ましたよ。私の家の母親なんかも、自分では対応できないから、逃げちゃって隠れちゃうわけですよ。それで私のような子供に「おまえ断ってこい」なんていって、私なんか随分何回も断りに行かされるわけですが。結局は、そういうふうにして「二期工事が必要だから」ということだけをことさらに言い続けるということは、それは全然意味があることではないということですよ。私どもはそういうふうには思っています。

その中で、運輸省の方々はどう考えておられるか知らないわけですが、私どもは、反対闘争が弱体化したとか、それから弱腰になってこのシンポジウムを選んだということではないんですよ。もっと違う意味からシンポジウムに臨んでいるわけですから、そこどころ

をきちっと踏まえてもらいたいと思えます。

世間では一般的に、私どもも自分の友達やいろんな関係と会うたびに話を聞くんですけど、裏で話が落ちるところが決まっています、その上でセレモニーとしてシンポジウムをやっているんじゃないか、そうなんだろう、と言われるわけですよ。そうじゃないんだというふうに話をすればわかってもらえるわけですが、世の中というのはそういうふうに見がちなわけですよ。だから、議論においても一方通行の決まりきった話をしてる限りは、その域を出ないと思えます。

シンポジウム自体の性格といいますか、それはさつき龍崎さんが言ったと思いますが、十分その討議を重ねて、その合意を形成するという試みでもあるわけですよ。シンポジウムに対して、私どももそうですし、運輸省もそうですし、お互いの積極的な姿勢といいますか意志ですよ、それがなくちゃ何も前に進まないと思うんですよ。私らは、ここに十二人で参加していますが、これは個々の積極的な意志もありますけれども、反対同盟の組織の決定として出てきているわけですよ。そういう意味では、シンポジウムに臨んで前向きに物事を考えようという意味では、十分私どもは体制を取ってきているわけですよ。そういう意味では、やろうとする自信は十分持っているわけです。

前回の答弁で判断する中では、私どもの感じた感想からいけば、運輸省側は、果たして姿勢において体制として十分取れているのかというふうに思うわけですが、皆様方、ここに出てこられていますが、感じるのかから言いますと、運輸省という一役所、あるいはその中の役人というか、そのレベルですべての物事を言いきろうとしても、決してそれで足り得る課題ではないということですよ。成田問題の解決というのは、そういう意味では、運輸省が政府としてきちんと責任を持って意思統一をして臨んでおられるのかということを、はなはだ疑問に思うわけですよ。やはりこのシンポジ

ウムを進めていくに当たっては、そこできちっと対応できるのかということは、私たちにとっては極めて重大な問題であると思っています。

大体以上のようなことですが。

それで、シンポジウムとは何かということについて、私どもとしては、是非隅谷調査団の各先生方に意見をこの場でお聞きしたいと思っているんですよ。よろしくお願ひしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

私たちに質問の矢が向けられましたから、ここに並んでいる方から発言していただきますが、その前に運輸省のほうからも今のシンポジウムに臨む姿勢については一言聞いておいたほうがいいと思うんですが。

その前に、ここに列席の方たちにも是非了解しておいていただきたい。これはある意味では私のシンポジウムに対する基本的考えだと受け取っていただいても結構ですが、先ほどお話がありましたように、裁判にもなっておるわけです。このシンポジウムで語られたことが、裁判所などに行つたときに「シンポジウムでこう言ったではないか」というような形で裁判のときの証拠が何かのようになりますと、そうすれば当局側もあるいは同盟のほうもここでうかうかしたことは言えないなど。こういうことになれば、どうしてもある程度身構えて答えるということになりますと、シンポジウムをやった意味がない。ですから、これはお互いの信義にかかることですが、このシンポジウムで語ったことを裁判所のようなところに持ち出していって、「シンポジウムでこう言った」とかいうようなことには決して使わないということは、ここで両方の方に私は逆に了承しておいてもらいたいと思うんですよ。そうでなければ、いまお二人が言われたことは私はある意味でもっともだと思つていますが、それに対して身構えるということに。前回、私もどうもちょっとあれでは不十分だと思つていました。ですから、そういう身構え

るということを脱ぎ捨てるためには、ここでの発言は別の場において利用しないということは、ひとつ確認をしていただきたいと思うんですね。そうでないと、シンポジウムはうまく進まないと思います。これは後で両方にお伺いしたいのですが。

しかし、お二人からシンポジウムに臨む運輸省側の姿勢についてかなり激しい批判的な言葉がありました。これは運輸省側はいかがですか。

望月鎮雄（運輸省審議官）

ただ今お二人から、これまでのシンポジウムにおける私どもの対応の仕方、回答の中身等も含めて厳しいご批判も承ったわけであります。

龍崎さんのお話を初めに承りました。おっしゃっているシンポジウムの開催の意義といえますか、何ゆえにこういうシンポジウムを開き、お互いに立場を異にする者同士が一堂に会し、学識経験者の方々、隅谷調査団の方々にもお聞きいただき、また一般の地元の方々、関係の地域の方々にも聞いていただく場をつくったかということにつきましては、私どもとしても、これはいいかげんな気持ちで対応しているということでは全くない。

それと同時に、今龍崎さんがおっしゃっているような趣旨、私どもとしても気持ちとしては別に違わないのではないかと。何かまぜ返すみたいになるんですが、シンポジウムをなぜ開くかというのは、基本的には、何ゆえに二十五年間もこのような厳しい対立が続き、この成田空港問題が解決しないで今日に至ってしまったか、その問題の本質といえますか、根本的な理由、原因というものを可能な限り解明し、その中から社会的に公正な解決というものを見出していく。そしてその成果を踏まえて一つの妥当な結論を引き出すことができれば、非常にこのシンポジウムというのはすばらしい成果を生み、また開いただけの価値があるということになるのではないかと。点では、私

どももまことに同じ考えを持っているわけでありまして、ただ、前回までのシンポジウムで、特に三回目のシンポジウムではやや法律論といえますか、そういう話になりますと、どうしても私どもの行政官の立場として、なかなか一つのものの言い方、これは別に責任回避とか、あとでいろいろ責任を取らされたら困るとか、自己防衛的な理由とか、そういうことよりはむしろ、我々の一つの立場と、それから習性といったところからどうしても出てくる問題でありまして、これはある程度はご理解いただきやむを得ないところもあつたんじゃないかと、やや弁解になりますが、そういう気持ちは持っているわけでありまして。

ただ私どもが言いたかったのは、やや言い方も固かったのかもしりませんが、十分私どもが言いたかったのは、そういう固い部分というよりは、もう少し言葉が柔かく言えば本当はよかつたんだと思いましたが、意が十分通じなかつた点はまことに残念なことであつたと思えますし、また十分に反省しなければいけないという気持ちも抱いたわけでありまして、できるだけそういったご批判も踏まえまして、よく意の通じるような形でお話も申し上げようかなと。ただ、どの程度うまく言えるかというのは、自信が必ずしもあつたわけではありませんが、その辺は十分留意してまいりたいと考えております。そして私ども、龍崎さんも言っておられましたように、自分たちの正当性といつか、「おれたちはとにかく空港をつくりたいのだからおまえら認めろ」というような一方的な意味で主張してわめいたというわけではなくて、我々としては立場上、これは十分ご承知のとおり、空港を可及的に完成させたいという強い意志を持っていることは、正直言います。

それなればこそ、そのことにつきまして長いこと反対のお立場にあつた方々にも十分私どもの考えなり話を聞いていただいて、またよく検討いただき、一つの何かいい解決点を得られないかなというのが実

は我々の意図でございまして、やや押し売りの形に聞こえたとかいうようなことになりまして、それは十分反省したいと思つてはおるわけでありまして。

それから、先ほど柳川さんのご発言の中で、押し売りの話であつたと。当初から、とにかく成田空港というのには成り立ちから非常に時間的な制約が強く、我々は常に「早くつくらなければならぬ」という非常にあせりがあつたことは事実でございまして、そういったようなこともあつて、それと時間も非常に長かつたかかつていてというようなこともございまして、「何とかご理解をいただいて」という気持ちが出てくるのは、確かにそういうことはあるのかもしれない。十分その辺は留意したいと思つております。ただ、私どもができるだけよりよい方法でご意見を頂いて私どもの希望もかなえていただけると非常にありがたいという気持ちは、これもまた押し売りの表現になるのかもしれませんが、今も強く念願はしているということではあります。ただ、柳川さんの発言の中で、私どもは実は、私どもサイドの人たちの中でも、裏で話ができ上がつているんじゃないかと、何か落ちどころが決まつているんじゃないかと、何か話をする人がいるんですが、これは全くそういうことではないと言いますと、皆さん非常に怪訝な顔をしまして、そんなはずはないという顔をしますが、これはまさに柳川さんのおっしゃるとおりでございまして。そうであればこそ、これまでにない非常にユニークな、本当の意味でのシンポジウムということでは言えるのだろうという気が私にはいたしております。

もう一つ、私どももここにこうして局長以下出席いたしました。場合によっては大臣なり政務次官も出席するという形で、この問題について私どもとしてそれなりの専門の最高スタッフすべて出ておりますので、きちんと話を進めることは十分可能でございまして、これはご信頼いただいてよろしいんじゃないかと、そんな気持ちを持っております。以上でございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団長）

それでは、同盟のほうからご希望もありましたので、ここに並んでいる我々のほうから、このシンポジウムに臨む考えといますか、それぞれお持ちとしたいと思います。

その前に、きょう初めてお見えになって、ここに並んでいる顔をご存じない方もおられると思いますので、皆さんのお手元に「成田空港問題シンポジウムプログラム」が渡っていると思いますが、その中に学識経験者のプロフィールというのが書いてございます。

私は隅谷であります。向かって左から申し上げますと、山本雄二郎先生。高橋寿夫先生。宇沢弘文先生。河宮信郎先生。以上の五人であります。

それでは、山本さんからまず。

山本雄二郎（隅谷調査団）

今、反対同盟の方から、一体どういうつもりでこのシンポジウムに臨んでいるかというお尋ねがありましたので、お答えしたいと思います。

これは、私どもといいますが、ここにいる五人の合意は、シンポジウムが始まる前に声明の形で出ましたし、それから第一回シンポジウムのときに隅谷先生がお話されましたので、実はそれに尽きていると思えます。ここから先は私の個人的な見解で、別にほかの先生方とご相談して申し上げたわけではないのですが。

私は、このシンポジウムというのはこういう場じゃないかなと考えているんですが。

まず、私は個人的に、今から二十年くらい前から、まだ成田空港がもちろんできていない前から、ずっとこの問題の経緯をいわば第三者の立場で見守ってきたわけですが、私は、二十年経った今日、どうも話が違ふな、どうしてこんなふうになってしまったのだからかというのが率直な印象なわけです。それは何が違うかということ、例えば、本来三本の滑走路があつて運営されているはずの空港がそうになっていない。それから

また一方、周辺の地域におられる方の生活

が破壊される、あるいは非常に歪んでしまう。

両方ともこれは一

体どうなっちゃっているのだからかなというのが、私の率直な印象であるわけです。第三者ですからそれ以上別に何かをするということではなく、ただおろおろ見守ってきたというのが、私の個人的な印象であり、反省でもあるわけですが。

したがって、このシンポジウムは、これから、片や我々の生活がこんなになってしまった、この先展望が開けない、一体どうなるのかという、そういう怒りなり悲しみなりを持っておられる方々、それからさっき言っておられたように空港をつくりたいという運輸省、空港公団、この両方の方それぞれに考え方なり言い方があるだろうと思っております。

一つ比喩的な言い方をしますが、私たちがいつも飲む茶碗がありますが、この話はいつもやっているの「またか」と言われるかもしれないが、その茶碗を真上から見ると丸く見えるわけです。真横から見ると四角く見えるわけです。これを平面図とか側面図とかいう昔学校で習ったやり方ですと、上から見れば丸だし、横から見れば四角だし、両方ともある意味で当たっているし、しかし完全にうまく表現しているかというところ、そうでもない。やはり茶碗というのは円筒形のもので、というところがそれだけでは表現できていない。今まで二十五年間というのは、片方が丸と言いい、片方が四角と言ってきたんじゃないかなというのが、私の印象です。

したがって、シンポジウムでは、そうじゃなくて、茶碗というものを実際に手に取って、こういう重さか、



山本雄二郎
（隅谷調査団）

こんな形をしていて、真ん中は空っぽで、下のほうは底があつて、こうやってお茶を飲むのかという、茶碗を手にとって確かめ合う、それが私はこのシンポジウムの場だと思っているわけです。

よく「ボタンのかけ違い」ということを言われますが、あれも確かに一つの言い方ですが、ボタンが一つ最初に違ったからあととずっと違っていたという意味では非常にうまい表現だと思いますが、私は、茶碗というものをお互いに手に取って、重さなり、手触りなり、そういうものを確かめ合う、それがシンポジウムという場だろうと思っております。

それからもう一つは、今までは、空港をつくる、あるいはつくらせないという、それぞれの立場でやってきましたけれども、本当は成田、もっと広い意味で芝山とか全部含めますが、周辺の地域を一体どうするか。その中で空港がどうあるかということがはつきりしたときに、本当の意味の問題の解決があるだろうと思っております。しかしそれは、具体的にどうするかというのは先の話であつて、このシンポジウムは、まず、丸と言いい四角と言ってきた人が、お互いに茶碗を手に取り合つて、「あつこうだったのか」という共通の認識を持つ人をお互いに理解し合う、そういう場だと思っておりますので、そういう方向でシンポジウムは進むといいと思っております。

もう一つ別の言い方をすると、実は前から私はこれは村の寄り合いなんじゃないかなというイメージを勝手に持っているわけです。というのは、私が農村の出身で、よく村の寄り合いというのはあるわけですが、なんかグダグダ言つてやつていて、何回かやっているうちにある形ができていくというのが私の知っている範囲の村の寄り合いだったわけですが、このシンポジウムにはそういう側面もあるんじゃないかなと、こんなふう思っております。

お答えになったかどうかわかりませんが、どういふつもりでシンポジウムに臨んでいるかということにお

答えしたつもりです。以上です。

高橋寿夫（隅谷調査団）

我々がシンポジウムに臨む基本的姿勢というのは、既にいわゆる隅谷調査団発足のときに声明を出しました。この声明に書いてあります。これは五人の間が何遍も打ち合わせてつくったものであります。このタイトルは「成田空港問題の原因を究明し、その現状を明らかにし、あわせて社会正義にかなった解決の道を見出すことを目的とする調査団」と、こういうこととございますので、この言葉に尽きていると思いませんし、その枠の中で、かつその枠を最大限に使って私は務めを果たしたいと思っております。

一言付言いたしますと、私は、このプロフィールにもありますように、運輸省の出身であります。一九四七（昭二二）年に入省いたしました。一九七九（昭五十四）年に退官するまで三十二年間、行政官として仕事をいたしました。

この三十二年間というのは、日本社会の激動期であります。今いろいろ言われていますが、そういうことよりもはるかに大きな激動の時代がこの三十年間あったと思うんですね。それで、社会・経済の実態というものとそれを取り仕切る法律制度という形式の間、理想的にはきちんとした整合関係があるべきなわけですが、激動の時代にはどうしても社会・経済の実態のほうが先に進んでしまう。制度というものはどうしてあつたらぬの形になる。そしてこの遅れたことによるギャップが起こつたとき

に、数々の問題が起こるわけですね。私は、三十二年間、そのギャップを



高橋寿夫
（隅谷調査団）

いかに解決すべきかということ個人的には随分自分なりに自問自答しながら仕事をしてきたつもりでありますが、そのギャップの一番大きな典型的な問題、社会の実態と法律制度の間の開きが大きいために数々の不幸なことが起こつた典型的な問題が、成田問題であります。

私は、当時の運輸省の担当者であることを弁護するつもりは毛頭ございませんけれども、当時としては、そのときのものの考え方、そのときの制度に従って精いっぱいやってきたと思うんですね。ところが、そのものさしとした制度が、残念ながら、もう激動の時代においてははこの社会の実態とかけ離れつつあつたかもしれない。しかし制度というのはあくまでも安定していなければいけませんから、無理だと思いつてもそれを執行せざるをえなかつたという立場があつたと思うんですね。そのために数々の不幸が起こつてしまつたわけでありますが、そこで、二十五年経つて、ひとつこういうシンポジウムを開いていこうということになつたのは、大変私は結構な企てだと思つて参加させてもらいましたけれども。

私は、空港をつくる側の論理、それからつくられる、いわゆる住民のほう、土地を提供する側の論理、それぞれあると思うんですね、やはり私としては、このシンポジウムに参加するについては、つくられちゃうほうの論理、やつつけられちゃうほうの論理を、五十・五十ならつくられちゃう側の立場に立つて、その言い尽くせないことを私たちが橋渡しをしてつくる側のほうにお伝えすることができればいいなと、そういうことで参加したわけでありまして。

私は、もともとつくるほうの側の論理でございましたけれども、当時から個人的にいろいろ自分なりに矛盾も感じておりましたので、そういったことをちやうどシンポジウムという機会を通じて自らにも明らかにし、そしてこの二十五年の不幸を大きな教訓として、未来に向かつて地域が繁栄していくにはどうやったら

道がつけられるのか、探れるのかということ、この場を通じてぜひ見出していかれるといいなと思つてい

ます。
私どもは、要するに、「行司役」という言葉が簡単すぎますが、そういう双方の側がお互いに話し合いを深めることによって正しい解決が図れるような道行を側面からお助けするプロンプターの役割であります。それを一生懸命果たしたいと思つております。以上です。

宇沢弘文（隅谷調査団）

非常に難しい問題を提起されて、こういう立場に立つということをお予想しておりませんでしたのでどういふふうにお答えしていいかわかりませんが、なぜ私がこのシンポジウムに参加することになつたか、あるいはシンポジウムをどういふふうに考えているかということについては、これから説明したいのですが、ちよつと時間が長くなると思いますので、たまたま今日、その問題について私がちよつどお答えになるようなことを岩波新書で出版されましたので、今日ここにいらつしやる方にはお持ちしていますので、それをまずお配りしてから。（※文献四一）

（宇沢氏の著書配布）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

これは、岩波書店の『世界』という雑誌にずっと連載されたものを、また編集し直されました。

宇沢弘文（隅谷調査団）

ちよつど一年前にこのシンポジウムに参加するよう

※文献四一
「成田」とは何か 宇沢弘文著 岩波新書刊

にと言われて、そのときはこういう形のシンポジウムではなくて、協議会主催のシンポジウムということで参加する候補者としてお引き受けしたわけです。その後、反対同盟の方々あるいは政府の関係の方にいろいろお目にかかったり、あるいは文献を参考にしながら成田問題は何であったのかということをお私なりに勉強をしたわけです。

ところが、二十五年前、もう二十六年になりますか、三里塚に新東京国際空港を立地するという閣議決定が行われたわけですが、そのプロセスがいかにみずさんで、人民の基本的権利を全く無視した専制的な手段が取られていたということを知ったわけです。しかもその後、事あるごとに運輸省・公団は、国家権力・機動隊を動員して、農民の人たちの抵抗を排除しながらこの空港の建設を進めてきたわけです。運輸省の方が説明会で説明したとおっしゃっていますが、閣議決定の前に一回だけ形式的な説明会をしただけで、ここに空港をつくるという決定をしているんですね。

私はたまたまあることで当時の閣議決定がされたときの農林次官の方をよく存じ上げていて、その方は非常に温厚な方なんです、ことこの問題になると激高されるんですね。というのは、閣議決定の前に当時の運輸次官に、三里塚に空港をつくる、農民の了解を得ているのか、と聞かれたそうです。ところがその運輸次官は、「我々が飛行場をつくるときは上で決めて、農民・住民はそれに従うのが当然だ。今までもそれでやってきた」と言われたと。農林次官が重ねて、農林省で事を進めると

きには必ず農民の発議に基づくか、あるいは農民の了解を得なければ事進めないとい



宇沢弘文
(隅谷調査団)

うことで頑張られたのだそうです。ところが、飛行場は運輸省の管轄、農林省は関係ないと突っぱねられて、そのときは非常にやさしかったと。その後、その農林次官の方は、この成田の問題をじっと見ながら、非常に憂えていらっしやるんですね。

政府内部でも、運輸省が新東京国際空港の建設に対して取った態度に対して、非常に強い批判があるわけですね。国民一般の中でも、これほど非民主主義的な専制的な形で空港をつくるというものはあり得ないと。私はいろいろ勉強しながら愕然としたわけです。あと、こういう形でシンポジウムをやると。

私はシンポジウムでほかの方とちよつと考えが違つて、このシンポジウムは、そういう形で二十五年間苦しめられてきた農民の人たちの憤り、怒り、それは何であつたのかということではつきり出していただいて、それに対して運輸省・政府が心から謝罪してもらいたい。そういう場として私はとらえたい。ただ謝罪しただけでは済まない。もつと形のある形で、運輸省・政府はつきり農民の憤怒を鎮めるための手段を取ってほしい。そういうつもりで私はこのシンポジウムに参加しているわけです。

二期工事がどうなるということとは全く関係ないことで、問題は、農民の怒り、それは実は農民の怒りだけじゃないんですね。我々日本の国民全体の怒りであり、対する人権蹂躪でもあつたわけですね。いわば三里塚の反対運動の人たちは我々に代わって人間的尊厳と魂の自由を守るために代理戦争をしてきてくれたというふうに私は思っています。

詳しいことはこの本にありますから、ぜひ買って読んでいただきたい。

河宮信郎 (隅谷調査団)

私は、このシンポジウムに参加するのに随分迷つた。それは、大変問題が大きいからであります。反対同盟の方のたつての要請で、内心忸怩たるものを感じなが

ら引き受けたわけです。

こういう仕事をしたいと考えさせられることばかりですが、たまたま夕

食のときにうちで子供に「民主主義という言葉で言ったら根本原理は何になるだろう」というふうに聞いたら、「個人の尊重ということじゃないか」と子供が言ったんですね。なるほど僕も思つたんですが、その個人の尊重ということを徹底的に形式化するのか、それとも本当に実質化するかということが、大変な差を生じるのだと思います。

非常に形式的にしてしまいますと、個人は対等だ、だから多数決で決まったことは何でもいいのだと。そうなりますと、例えばこの成田空港の場合は、土地を持つている農民が圧倒的な少数になるような単位を選んで、そこでバツと多数決をやりますと、これは完全に農民の意向は無視できるわけです。それで多数決で決まったのだからということで、これは正しい手続が踏まれたということになりますと、ここで完全に個人の尊重というのはふつ飛んでしまうわけです。

これは極端化して言いますと、大勢の人がいて、中の一人を選んで、その人に多額の保険金を掛けて、その人が死んだらみんなで山分けする、みんなの利益になるように仕組んでおいて、その人に死んでもらうというのを多数決で決める。これがもし許されるならば、まさに何でもやっつていいということになる。民主主義というのはそういう大変なパラドックスを抱えているのだということが、まさにここでも出てきているのだと思いますね。

ところが実質的な対等性ということからいいますと、こんなことは絶対に許されない。しかし、どうしたら



河宮信郎
(隅谷調査団)



実質的な対等性が確保できるのか。そこが大変な問題であって、やはり反対同盟の農民の人たちは、その実質的な対等性というものを身をもってあがなうための努力をこれまでされてきたのだと。そのことがあるから、僕は頼まれた以上断れないと思ったんですが。そうしたときに、このシンポジウム自体も対等の立場で話し合うというふうに条件付けられているわけですが、それはなかなか実質的な対等性というところま

で行き得ない。現にここでこうして話し合っていると、きも、運輸省や公団の方は仕事としてここに来られるわけですね。だけど農民の方は仕事をやめて来られるわけです。

ですから、仕事の一部であるか、仕事を犠牲にするかという点で、既に対等でないわけです。ましてや、ずっと闘争の過程で、農民が逮捕されたり支援の学生が逮捕されたり、いろんなことが起こるわけですが、そういう人たちが逮捕されたり怪我をさせられたりするための費用も農民が納めた税金が使われているわけですね。そういう点では全く対等性を実質的に確保するというのは大変難しいことでありまして、まさに身をもってあがなうという形でしか対等性というものに近いことはできない。

そのときに、こういう不平等性からせめて実質的な対等性、個人の尊重のところ、少しでも近づくためには、当局は一体何をなし得るのか。僕は、当局も犠牲を払うべきだと思っただけで、当局が払う犠牲は何であるか。それは金ではないのです。その金というのは農民の納めた税金を使っているわけですから、自分の犠牲ではないんです。それは国民の費用にすぎないわけです。当局が当局として払い得る犠牲は何だろうか。それは僕は時間しかないと思うんです。

この時間を節約してやりたいことを期限内にやっちゃうんだということになったら、何も犠牲を払わないということであって、もともとあった不平等性の上に出発点なそういう権力の不当性というものが表面に出てしまう。まさにそのことが問題になってしまった。それは先ほど言ったように、形式化された民主主義という点で言えば、それは制度に則り法に則った行為であったかもしれない。だけどそんなことは正当性の理由にはならない。やはり時間を節約することが正当なんだ、正義なんだということになってしまったら、先ほど言ったような「個人の尊重」というのを実質的なレベルで実現しようとする一切の努力が無に帰する。

そういう大変なパラドックスを民主主義自体が抱えているし、そこをきちんと考えるということができて初めてこのシンポジウムが実のあるものになるんじゃないか。そのために私のできる努力は尽くしたいというのが、私の参加した理由であります。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私はたびたび発言しておりますから、ごくごく最後に一言だけ私のここに座っておる理由についてお話ししたいと思います。

宇沢先生は大変感情を吐露してお話をされましたが、私は論理的には大体宇沢さんが言われたのと同じような考えを持っております。したがって、私が今日初めに失効論を前回やったのには意味があったと申しましたが、そう言いながら、実は、同盟などに対して、失効論などにあまりこのシンポジウムでのエネルギーを注ぐと問題は解決しない、これはどうしても法の世界の中で言えば論理の対立で終わってしまうから、もつとその根源にあった宇沢さんが言われたような「民主主義のそもそのルールというものを無視されたのではないか」というところに立ち返って議論をしないとシンポジウムとしての成果はあまり得られないのではないかと、あんなことを考えておりましたので、あまり失効論にこだわらんほうがいいよということを繰り返したわけです。しかし、にもかかわらず失効論は失効論としての意味があるということは、我々は確認しようということであつたわけです。先ほど申しましたように、あのときあ言ったからということ、先ほど柳川さんは言質に取るということとはしなはいと言われたんですが、ここではそういう意味では気持ちを率直に語り合つて問題の解決に向かって進みたいと思っております。

あと十二時まで二十分くらいありますが、同盟のほうなり運輸省なりで、それならそのことについてはも

う一言是非言っておきたいということがあれば。私の希望を一言申しますと、運輸省のほうはいろいろ役所としての関係がありますから、「率直に言ってくれ」と私はいくら言ってもなかなか言いにくいことがあるかもしれませんが、なるべく率直に発言していただきたいということを重ねてお願いをしておきます。

相原亮司（反対同盟員）

大体シンポジウムについての基本的な姿勢が語られましたので、具体的な論点に入っていきたいと思えます。

前回、財産権の制限ということで問題になったことですが、土地収用法をかけられると家の新築ができないうこと。質問がちよつと固かったせいもありまして、どういふうなことが問題になっているかということがちよつとわかりにくかったかと思えます。それで私たちの質問と運輸省の回答を対比しますと、僕たちが言っているのは、事業認定が下されると財産権が制限され生活が著しく制限される、だから永久にこういうことをやるのは生きる権利の否定だというのがこちらの質問なんです。運輸省の回答は、大した制限ではない、だから永遠だろうがかまわないうのが回答です。

その回答の中で、例えばこれを読んだ人、木の根地区の方なんです、一言で「嘘だ！」と叫んだのです。運輸省の回答を見て。この人は実際に家をつくることに制限をされているわけです。

前回のシンポジウムで、僕らは新築は自由だとお墨付きをもらったというふうがちよつと言ったんですが、どうもこれはだまされたんですね。実際の法律の条文を読むと、こういうふうにはなっていないんです。運輸省の回答のようにはなっていない。これが非常に問題なわけです。

つまり、これから言いますけれども、運輸省の回答について検討を加えますけれども、やはり自分に都合

の悪いことを隠すというのはこのシンポジウムを成り立たせる上で非常に問題があると思います。それで、以下、検討しますけれども。

第一番目に、事業認定を下されると土地の形質の変更が許されない。これは、例えば自分の家の土地が低いから土を盛るとか、あるいは土を削るとか、そういう土地の形を変えることを禁止されるわけです。ところがこれを無断でやると、土地収用法では六カ月の懲役または二万円以下の罰金という刑事罰がくっついてくるわけです。これを見ただけでも、権利の制限を受ける、これはわかるところですね。ところが、「これに当たらない限りは自由だから大したことはない」というのが運輸省の回答なんです。僕らが自由だということをここで誤解しちゃって、刑事罰に当たらない限りは自由だということで、本当の自由ではなかったんです。

では、建物を建てたいとき果たして自由かどうかということが、次に問題になると思うんです。

運輸省のほうでは、「建物を建てても自由だ」というふうに書いてあるんです。そこで「ただ補償の増加だけを目的とした場合はだめだけれども、それ以外は自由だ」というふうに書いてあるんです。ところが、土地収用法八十九条（※四一）には「建物を建て替えた新築した場合、知事の承認がなければ補償の請求はできない」と書いてあるわけです。これが本文で、運輸省の書いてあるのは、その次に「知事の承認について補償の増加だけを目的とする場合は承認を下してはいけない」というふうに付随的に書いてあるわけです。建物を建てる側からいえば、どうしても二十年も経てば家を新築したい。知事の承認がなければ、建てても何の価値もない。補償の請求ができないということは、何の価値もない。だから、例えばこういう法律上の制限があれば、ほとんど建てる人はいないわけです。実際にこういう法律があるからといって、何とか成田空港問題が解決するまでは我慢しようという

人間がほとんどです。ここで運輸省が言っていることは、ちゃんと法律に書いてあってそれに基づいた制限だとなっていないで、一番重要なところをスッポリ抜いて書いてある。ここにやはり問題があると思います。だから事業認定が下されたら権利の制限は大きくある。これが実際です。

その次に、関係人の制限というのが出ているんです。関係人というのは、例えばその土地について借地権を持つたり、あるいは抵当権を持つたり、そういう人たちですが、事業認定前にはそういう権利を持った人は土地収用法の手續に關係できるけれども、事業認定後には公団や国はそういう人たちを無視していい、これが法律です。そうすると、事業認定後、時間が経つと、例えば自分の土地を貸したいという人が出るわけです。借りる人もいます。ところが借りてお金を払っていても、普通、借地権というのは六割近くみんなあるわけですが、その人は借地権を公団に主張できないから、結局地主からその分お金をもらうしかない。そうすると非常に権利が弱くなってしまうから、たいていの人はそういうことをしないわけです。つまり、事業認定後、例えば土地の有効利用あるいは抵当権を設定しても公団のほうはそれは無視できるとなれば、やはりこれは権利の制限に当たる。これがやはり正しいところじゃないかと思うんです。

どうしてそんな制限があるかというのが問題になると思いますが、ここに、例えば都市計画法だつてそうじゃないか、あるいは農地法だつてそれぞれの土地についての制限があると書いてあるわけですがね。都市計画法は、皆さんご存じのように、自分の土地が居住地区とか、そこにはパチンコ屋はつくれない、あるいは工場はつくれない、あるいは十階建ての建物をつくるには制限がある、そういうそれぞれの住んでいる環境とか都市を計画的につくるためにお互い我慢しよう、それがその人の幸福になるのだというふうな考えでつくられた法律です。だからそこにいる人たちは、やは

り自分自身の利益にもなるわけです。それから農地法に關しては、これは地主に対して耕作者の権利を強めよう、あるいは農地を保全しようということで、いわば国に対して非常に弱い立場の人間を保障するような法律です。ところが土地収用法というのは、国が突然そこを指定すればその人間はそれを受けなくちゃならない、その人たちは特別に我慢しなければならぬ、そういう法律です。だから都市計画法とか農地法とは全然性格が違ふのです。

そうすると、この中で言われている制限、例えば土地の形質を変更しちやならないというのは、工事をやるときにそれが邪魔になるから。それから知事が承認しなければ建物も建てても補償しないというのは、これは税金が無駄になって、節約するためなわけです。それから関係人を増やしてはならない、借地人とかそういうのを増やしてはならない、それは収用手続に關係人がいっぱい増えちゃって複雑になるから困る、そういう制限。つまり、強制収用をいかに簡単にかつ早くやるかという観点から、強制収用を準備するために設けられた制限なわけです。

だから僕らが言っているのは、ここに書いてあるのは本当じゃない。すつかりだまされたわけです。やはりこういう法律を見たときに、日常生活と結びついてあるわけですから、しかもそれが実際に制限されているし、法律上も制限されている、これが僕らの主張です。

ここに書いてある運輸省の回答は非常に重要なところをすつぽり抜かしている極めて問題のある回答で、これを僕らのほうは受け入れるわけにはいかない。これがこの問題についての僕らの回答です。

法律上の制限がある。これは認めていただきたい。と同時に、現実には家を建てようとして邪魔されてきたという事実の流れがあるわけで、それについてまた述べたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それが一段落であれば、それに対して運輸省側の何か答えをもらったほうがいいでしょう。一つ一つやっていったほうがね。

これはどうですか。ここで質問されたことに対してよく考えてみる、今の質問とは直接関係ないかもしれないが、きちつとデータを見なければ答えられないということがあれば、何もすぐ答える必要はない。もうちよつと考えさせてほしい、これはデータを見ないとわからないとかいうことがあれば、それは後刻きちつと答えるのはちつともかまわないと思うんですね。その場でもって適当な答えをしちやうと、かえつて後々問題が残るから。

高橋朋敬（運輸省課長）

今、隅谷先生のお言葉もございましたので、法律に關する話ですから、ちゃんと整理してあとでお答えしたほうがいいんじゃないかと思うので、午後のほうにさせていただきますけれども思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

きちつとした答えをするためには、すぐには答えられない。これは了承してあげていただきたいと思うな。まだ七、八分あるから、もう一つのことがあるというのだったら、それもどうぞ。

相原亮司（反対同盟員）

では、これでお昼に。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ちよつと早いですが、ここで休憩にいたします。これからのシンポジウムはこういう形である意味でいえば丁々発止でやりたいと思っておりますので、そういう意味では、予定よりも早いですが、これ午前の部は終わらせていただきます。午

後は予定どおり一時から始めたいと思います。

（昼食休憩）

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、ただ今から午後の部を始めたいと思います。

午前の時に、同盟のほうから運輸省に対して問いかけがありまして、それに対して運輸省のほうで答えになるということになって午前を終わったわけですが、運輸省、どうぞ。

高橋朋敬（運輸省課長）

それでは、お答えします。会場の皆様には、前回の私どもの答えの中身が配られてないので、あまり細かく話してもわかりにくいかなと思っておりますが、とりあえずのご回答というかお話を申し上げたいと思います。

土地収用法上の制限ということで三つの点をお話しされたわけです。

一つは、形質変更をする場合にはそもそも知事の許可が要るじゃないかということでございます。

この制度は「起業地について明らかに事業に支障を

※四一 土地収用法第八十九条（損失補償の制限）

1 土地所有者又は関係人は、第二十六条第一項「事業の認定の告示」の規定による事業の認定の告示の後において、土地の形質を変更し、工作物を新築し、改築し、増築し、若しくは大修繕し、又は物件を附加増置したときは、あらかじめこれについて都道府県知事の承認を得た場合を除くの外、これに關する損失の補償を請求することができない。

2 土地の形質の変更、工作物の新築、改築し、増築若しくは大修繕又は物件の附加増置がもつたら補償の増加のみを目的とすると認められるときは、都道府県知事は、前項に規定する承認をしてはならない。

3 土地の形質の変更について、土地所有者又は関係人が第二十八条の第三項「土地の保全義務」の規定による許可を受けたときは、第一項の規定による承認があつたものとみなす。

「及ぼすような形質の変更をする場合には許可が要る」となっております。条件としては「起業者の同意がある場合」、「災害の防止その他正当な理由に基づき必要があると認める場合」、これが許可の条件となっているわけでありませぬ。

この法の運用という意味で、実は前回回答の中で申し上げたことに触れられたのだと思いますが、前回回答申し上げたのは、一般的に申し上げますと、木造住家の新改築、あるいは農業用の作業小屋、出荷場などの設置は、普通のものであれば本条に抵触することはないのではないかと考えております、というふうに申し上げたわけでございます。法目的との関係での規制はありますが、通常の木造住家の新築等は行えるというふうな趣旨で申し上げます。

それから、他の法律の行為制限の例に触れられましたが、似たようなものということで前回申し上げましたのは、道路法とか河川法によるその予定地についての制限がありますというふうに申し上げたわけでございます。

お話しされた都市計画法あるいは農地法でございますが、都市計画法については、計画を決めた、その内容を守ると申しますか、その内容を実現するという観点から行為の制限があるわけでございますが、それについて、そもそもその制限の目的というのが、特定の地域の住民のためのものだから、それは別だというふうなお話であるわけですが、それはそれとして制限があるというふうに申し上げます。

また、農地法の制限についても触れられましたが、これも農地としておくための制限でいろいろな制約があるわけですが、これも農地を守るという観点だからということになるわけでございますが、その行為の制限の目的ということについてはいろいろと判断があるんだらうと思いますが、一応そういう制限はございますというふうに申し上げます。その評価の問題はまた別でございます。

二つ目に、事業認定を受けた後、土地の区画形質を変更するとか、あるいは工作物をつくるといった場合がありまして、その後、取用が行われた場合にそれについて補償が行われるわけですが、その補償の範囲として、事業認定の時にあった状態というものを原則にしますという考え方に立っているわけでありまして、その後、新たに工作物をつくった場合、例えば大規模にその工作物をつくったり大きく土地を改良変化させるという行為が行われた。その行為に合理的な理由のある場合は別として、ただ補償金を増やすという目的のみで行おうとすれば、それはそれで価値が増えたからといって取用に際しその補償金の請求はいかかかなと、それは制約されてますよというふうな制度になっている。合理的理由のあるものについては、承認を得れば、将来取用されたとして、補償金の対象になりますということがその制度の趣旨であります。

前回、その説明の下りに、そもそも財産権の行使としてこれらの行為を行うことは自由でありますというふうに申し上げたわけですが、補償金が得られるかどうかは別として、その行為そのものを制限しているわけではないというふうな趣旨で申し上げたところでございます。

三点目で、関係人の制限のお話があったわけですが、これは、事業認定が行われまして、その後、新しく土地の所有権以外の権利、例えば地上権とか借地権を取得された場合ですが、既存の方の権利を受け継いだ方は別として、新たに権利を設定・取得された方の場合ですが、その方については、取用される場合にいろいろ損失補償の規定がございますが、その関係人の範囲に含まれませんということで、関係人の範囲が制限される仕組になっているわけでございます。

これは、事業認定の告示の後、関係人の数が、例えば転々とすることによって数が大きくなったりなかなか確定しにくくなるということが考えられることから、関係人の範囲を制限しているという趣旨だろうという

ふうに思います。

したがって、その点については、その制限を受けたからといって、新たにその権利を取得された方の権利そのものが制限されるというわけではなくて、例えば契約などにおいて、所有をしたら自分の権利の損失補償分については下さいよというふうに書いておくことも可能でしょうし、あるいは、ただ、そういうような権利の場合には権利として弱いというふうになる場合には、そもそもその契約がその契約時点でそういうものとして権利が設定される、例えば値段が安くなるとかいったようなことになるのかなと思います。

そういう意味で、その三点についての制約という趣旨はそういうふうな理解してますので、他の場合と比べてみて、それほど著しい制約かどうかという点に鑑みした場合に、この程度のものでありますというふうに申し上げた趣旨でございます。とりあえずご回答申し上げます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ちよつと質問と食い違つてるところがあるんじゃないかと思うが、どうですか。

相原亮司（反対同盟員）

今の回答ですが、反論というよりも、僕らが言つてることを裏づけているんじゃないかという気がするんですね。補償金をもらうかどうかは別として建てるのは自由だというのは、これは建てても取用された場合、補償金はありませぬというようなことを言われたわけですから、これを権利の制限でないというのは、それぞれ皆さんの想像力を働かせればわかることだと思ふんです。

今「合理的な理由」があれば知事の承認があればいいということですが、ただ、建てることについて知事が承認するかどうかは知事の裁量です。知事がどちらに判断するかによって、これは決まりはありませんか

ら、その判断に任せられているわけです。ですから、今のは反論というよりも僕らが言ったことを裏づけているのではないか。それが権利を制限されていると見るか、運輸省の方は大した制限でないというふうに見るかの問題だと思います。

僕らはこれは、皆さんも自分の土地を例えば盛り土したり土を削ったりする時に知事の承認がなかったら刑罰にひっかかるか、あるいは知事の承認がなければ家を建てても補償金なしということが、権利の制限でないかどうかというのとはわかることだと思います。

なぜこれが問題になるかといえば、事業認定から二十年以上過ぎていて、二十年以上過ぎてれば家を建て替えるというのは普通出てくることで、こういう制限をしてよいということは、ほんの短い期間、この期間だけ我慢してくれというなら合理的理由がありますが、家が崩れそうになってきて家を建て替える、二十年たてばそういうのは出てくるわけですから、それをも制限するというのは、やはりこの土地収用法が二十年以上過ぎるといふことに非常に無理がある、関係人を制限するということも、そういうことの現れだと思いません。

で、この問題については、いま運輸省から見解が出ましたが、どういうふうに判断するかという問題は、これは私たちの生活する上での自分の権利についての考え方だと思えます。

実際、知事の承認を得ればよいということですが、じゃあ空港予定地内でどういう家の建て替えとかそういう歴史があったのか、一言申し上げたいと思います。前回、木の根の公民館等のことについて述べたんですが、これを一つの歴史の中で語っていきたくと思います。家の建て替えていいますと、最初、この間映画でやったように、強制代執行があった直後は、あのような形で家が収用されるんだったらとても家を建て替えることなど考えられないということで、約十年間、ほとんどの人がそういうことをしないできたんです。

ところが、それぞれの地区や部落の中で子供が育ってくる、例えば木の根地区では十人ほどの子供が保育園とか学校に通うようになる。そうすると子供の遊び場とかあるいは公民館とか、どうしてもそういうものをつくる必要が出てくるわけです。

ちょうど一九八二(昭五十七)年に、木の根ではそれで公民館をつくらうという話が出て、一九八二(昭五十七)年三月十日に、小川源さんと小川直克さんが、これは公民館ということで話に言ったわけです。担当の方は、もちろん公民館だからこれは再建ということで承認せざるを得ない。ただ、いろいろ問題があるということで空港対策課の方と助役の方で一度話をした。その後二、三日して、空港対策課の方と部長さんの方から来て、「この話はなかったことにしてくれないか」と。

「なぜ、何かそういう話があったのか」と言うとき「それもなかったことにしてくれ」ということで、話がらちが明かない。僕らが見た段階では市役所を越えた大きな力が働いているということを感じたので、市役所の方々はいろいろ面倒をみてくれたことがありますので、それ以上追及しないで、自分たちがお金を出し合って、ちよど僕が建築事務所の登録をしてあるので設計して、みんながげんのうと鋸を持ってつくった。ちよどその頃、三里塚地区のほうでは公団の援助で一億や二億の共同利用施設がどんどん建てられている、そういう時期でございます。だから、そういう中で建物を建てようとしても、そういう大きな力が働いてどうしても建てられないという状況が続いて、例えば小川源さんの家で子供が中学、高校と育つという時に増築を計画した。ところが、そこは多くの業者が、そういう歴史があるならば確認申請は絶対に下りないから、もし確認申請が下りないところを、木の根は監視下になりましたから、自分が出入りして車のナンバーを調べられたら後で追求されて仕事にさしさわりがあるから「できない」と、ほとんどの業者が手をつけないわけです。でも家を建てなくちゃいけないというので、もち

ろんそれは知事の承認などはとても考えられない、木の根の公民館から考えれば考えられないから、じゃああまりお金をかけないようにつくる。その時に、どうしても資材が必要なんだけれども、業者は請負つてくれないから、自分で業者から資材を買って、家の人と一緒に建前をやって、内装を僕がやる、そういう形では家の改築ができないという状況があるわけです。そうした中で初めて出てきたのが、確認申請を出して出てきたのが、このらっきょう工場の話になるわけです。そういう歴史的な経過があるわけです。だから、法律の問題だけではなくて、歴史の中で家を建てられない状況が事実の問題としてあるんです。この間お話ししたらっきょう工場の問題についても一言述べたいと思います。それ以前に何かありましたら…。

隅谷三喜男(隅谷調査団団長)

運輸省側に何か答えがありますか、公団のほうも。

山本 長(空港公団副総裁)

らっきょう工場の話はまた後で質問があるようです。それから、木の根の公民館の問題、この前も話が出ました、「知っているか」というお話でございましたので、私は「存じません」ということをお答えしたわけでございます。しかし、そういう質問もありましたから、後で答弁してくれということではございませんでした。が、調べてみました。当時の担当部局の職員に確かめてみましたが、その木の根の公民館の建て替えについて公団が成田市と話し合ったというふうな事実を確認できませんでした。「ない」ということでございました。さらに、公団の中だけではいけませんので、当時の成田市の担当の方にもお話を伺ったところ、確かに一九八二(昭五十七)年頃に木の根の農家の方からこの地区に公民館を設置したい、市に補助金をいただけないかという申し入れがあったと、しかし、それについては無理だということでお伝えしたという事実があっ

たこのことをごさいます。しかし、そのことについて「公団と話し合いをされたんですか」ということに對しては、「市としては公団と別に話したことはない」と、こういうふうなご返事でありました。調べた結果をお伝えいたします。

相原亮司（反対同盟員）

まあそれについては、そういうことであれば市役所の方がたぶん理由は言っただろうと思います。理由を言うことも勘弁してくれというのがその時の答えでしたから、それはご想像に任せます。そういうことです。

平野靖識（反対同盟員）

東峰の三里塚物産の平野です。三里塚物産は現地では愛称で「らっきょう工場」と呼ばれていますので、ここでもらっきょう工場で通させていたきたいと思えます。

前回、らっきょう工場の改築が、公団からの横ぐるまといひますか要請があつて、それで県のほうで申請を受理されなかつたということを書いてきて、その時に提出された書面を書き写してきてるので次回は提出いたしますと申し上げて発言を終わっているんです。その文書を増し刷りしてありますので、皆さんに見ていただきたいと思ひます。

この文書は、一九八九（平一）年七月二十七日に、千葉県成田土木事務所長殿という宛先で、新東京国際空港公団用地部長のほうから出されているものです。「有限会社三里塚物産の建替について」という題です。

時下ますます御健勝のこととお喜び申し上げます。当公団の業務につきましては日頃より御高配を賜わり、感謝しております。

さて、成田市東峰六十五番地一所在の有限会社三里塚物産の建物を建替えることにつきましては、当公団は、現在、平成二年度概成を目標に完全空港化へ向け全力を傾注しているところであります

ので、重大な支障を来たすものと考えております。当公団におきましては、三里塚物産が空港敷地外に建物を建設するよう引き続き折衝いたすこととしておりますので、建替えについて手続き申請等があつた場合には、この間の御事情を御賢察の上、当分の間、特段のご配慮を賜わりたくお願い申し上げます。

そして、これに土木事務所を受領印が押されています。

この文章の中には、引き続き「三里塚物産が空港敷地外に建物を建設するように折衝いたすこととしております」とありまして、あたかもそれ以前から何か話があつて今後も引き続きというように受けとめられるかもしれないが、これは私たちがこの年にどうしても建物の老朽化があつて、また地震があつて一部壊れるというようなこともあつたので、危険でもあるのであると何つて指導を受けて進めている、その事情を知つた後に一度だけ私たちのほうに話しに見えまして、それはいわば付焼刃の提案であつて、とても真面目なものと受け取ることはできないものでした。そして、それ以後はもちろんありませんでした。

先ほど高橋課長さんから、一般的な建て替へという問題は、補償目的でなければいいんですというようにことを言われましたが、財産権の行使が自由であるということの「自由」の内容なんです。これは商売をやっている者であれば誰でもわかると思ひますが、私たちはあそこを建て替へるに当たっては、やはり公的な融資を受けたということ、建ち上がった物がお金を借りたりする時の担保力あるものにした、これは誰でも考えることです。

それで、そういう財産権の行使が他の地区と同じように、平等に保護されていて初めて「自由」であると言えらると思ひます。ところが、このような文書がきっかけとなつて、県のほうでそれを受理してくれませ

んと、建築申請が許可されたということを前提として借りることのできるお金は当然借りられないわけですから、補償とかいった問題よりもずっと以前に、実際上、あそこで物を建てる時に申請が受理されないということがあつたとすると、それは周りの人たちが被ることのない特別な災厄が中の者には及んでいるということだと思ひます。

前回ちよつと言葉が足りずに一部の方に迷惑をかけたと思ひますが、私たちがこの問題を提起して土木事務所に向つたのは一九八九年、つまり平成元年四月からであつたわけですが、この成田土木事務所の建築課の宅地指導班の方々とか、県庁の人たちは非常にビジネスライクにどうか、仕事として誠心誠意、誠実に仕事を進めてくれたんです。それで問題もないでしょうということだつたわけなんです。ところが、一旦七月二十七日に出されたこの空港公団の用地部長さんからの書面が渡つた後は、非常に態度が固くなつて「ダメです、その理由も申し上げられません」と言われたわけです。

それで、私たちのほうは、七月二十八日、八月四日、八月二十一日と三回その理由を尋ねて、きょうは理由を聞かなければ動かないという決意で行つたところ、いま皆さんにお配りした公団からの文書が渡つていたことが判明したわけなんです。

この用地内にはたくさん仮住いというか、さつき相原さんから言つたように、正式に申請しても認められるわけがないからということで仮の住居で我慢している人たちがたくさんいるんです。で、私たちはお金を借りるとか、きちんとした建物を建てなければ保健所のほうも通らないということもあるものですから、きちんと事前準備を兼ねて早くから役所のほうに向つていたわけなんです。

そうしてみたところこういうことになつたわけなんです。らっきょう工場の問題はいわばマイナーな問題で、シンポジウムが小さなことにのめり込んでしま

というような印象を持たれるかもしれませんが、これは用地内一般にある、本来ある問題ですから、あえてここで申し上げたわけです。

それで、この文書が公団から出されたという事実について、これは認められるでしょうか。

山本 長（空港公団副総裁）

これは事実です。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

その上で何かありますか。

佐山 忠（反対同盟員）

初めて質問いたします。三里塚物産の佐山です。

その前に、ちょっと私の個人的な経歴をお話したいのですが、実は私が成田に来たのは二十四歳の時でありましたから、間もなく四十九歳になりますので、まるまる二十五年間はこの成田の問題につき合ってきた。当初まさか、これだけ長くなるならば本気になってこれだけつき合ってしまったかなというふうにも思います。が、そういう実感というのはおそらく運輸省の方々、空港公団の方々、その他の方々も同じ思いをしていると思います。そのように、例えば事業認定の問題に關しても予想してないことが現実起きていくということ、そういうことは間々あることではないか。特に成田問題はそういうことが非常に多いのではないかと。

私自身、強制代執行の中では、第一次代執行で大きな松の木の上に登っておりました、それを根元から切り倒されるといような経験も持っておりますし、第二次代執行では、前記録映画の中で皆さん見られたと思いますが、大木よねさんの現場に居合わせた者です。その時も、これはずいぶん酷いことをやるなということは私自身の消すに消せない体験として持っております。

そういう時代のことを振り返ってみますと、例えば

大木よねさんの問題にしても、運輸省は非常に緊急で、羽田が満杯で急ぐからという形であの強権発動を行ったにもかかわらず、あれが一九七二（昭四十六）年です。から、その後実際の開港になったのは一九七八（昭五十三）年、七年後なわけですね。この七年後という非常に長い時間が「速やかに」という時間とは非常に違う時間であって、実は代執行はやってみただけでも燃料がこない、ガソリンがこない、こういうのは非常に欠陥のある計画であった、そのことによって非常に関係者に迷惑をかけたということは事実ではないかと思えます。

それで、三里塚物産に關してですが、用地の中で農業をやっている人たち、私たちも大勢の農民の方につき合ってきましたが、その生活状態からいろいろな現実の問題を一緒に解決するようにやってきました。多くの人たちが、私たちの言葉で言えば土地を売って、いわゆる協力する形で脱落していったというようなことがあるわけですが、心から空港公団や運輸省の空港建設のあり方に納得して、満足して出ていったという人は私は非常に少ないと思うんです。むしろ生活上の問題、農業で行き詰まったり、暮らしの中でどうして土地を売らなければならぬような状況が生じて、泣く泣く協力していくという人たちのほうが多かったのではないかと気がしております。

そこで、用地内での二十何年間という非常に長い時間ですから、生活上も様々なことが起きます。これに關して用地内の農家は独り立ちしていかなければいけないわけですから、社会的困難のほかにそういう様々な経済的な困難を背負いますから、私たちはその中の農家の一軒である、田中さんと言いますが、その田中さんの経営を助けるために一緒に田中さんのおじいさんを社長にしてこの工場が始まったわけです。もちろん法人登記もしてあり、建物登記もしてあり、社会的に必要な項目はすべてしております。

そういうことで、私たちは支援とは言いますが、自

分の五十歳に近い人生のほとんど半分をこの成田問題に關わってきたわけです。この演壇に後列に座っている人たちも大部分私と同じような、似たような体験の持主であろうと思えます。ですから、私にとつては単に支援というよりは、もう実際の関係者として一言言いたいわけです。

この工場の建て替え問題に關しては、対話の中でもそれぞれがそれぞれの役割のことはおっしゃっているわけですね。県の方々も非常に真面目な対応をしてくださったと思えますし、公団は商売だから「あなた方、協力してくれ」と言うのは当然のことです。けれども、私たちが問題にしているのは、先ほど平野が言いましたが、この用地内で合法的にきちっと手続きを踏んで仕事をするということが非常に困難であった。これは困難であったということは現実なわけです。實際上、その間で幾らやりとりをしてもしようがない。

「行政処分ですか」「処分ととられてもしようがない」「じゃあ、私たちは行政不服を申し立てるしかない」、そうすればまた時間がかかる。建物を建てた時に六年の耐用年数のもので建てますから、實際上十五年たつと危険が伴うわけですね。もしそのことによって事故につながれば、今度は私たちは社会的責任を問われるわけです。こういうジレンマに陥って、それが現実だったわけです。

会場の皆さんも自分がそういう立場になったら、非常に難しい現実の問題だというふうには認識されると思えますが、一言そういうことが実際の姿であり、現実であったということについては申し述べておきたいと思えます。

山本 長（空港公団副総裁）

お二人からお話がありましたけれども、お答えということよりはむしろ事実の問題と、私たちがこういう文書を出した理由、背景、この間も若干申し上げましたが、その辺のことをご説明申し上げて、ご理解を

得たいと思います。

今、公団の職員が一度だけ訪れてお願いをした、それだけであったというふうなご発言がありました。私たちのほうではその一度だけということではないと思っております。三里塚物産の責任者の方々に一度、二度ならずもお会いしてお願い申し上げます。これは公団の職員が何べんも言っておりますから、その職員のためにも申し上げておきたいと思えます。

もう一つ、この間も申し上げましたが、こういう文書は県からの照会を受けて出したものでございますが、おっしゃるような収用法の土地使用についての一つの制約というものを利用して「押さえてくれ」というふうな趣旨で申し上げたのではないということをお願い申し上げます。

この間もお話し申し上げましたように、三里塚物産が、木造の建物でございますから、十何年たてば新しくしたいとおっしゃることもよくわかります、もったもなことだと思えます。したがって、建て替えるということになりますと、公団の立場といたしまして土地を譲っていただきたいということ強く思っているものでございますから、その建て替えが行われますと、やはり人間として建て替えた以上は、やはり短期間のうちにこれを公団のほうへ譲るということはなかなか決心し難い。これは人間としてそういうものだと思います。したがって、建て替えられるならこの機会に譲っていただけないか、ただ土地というものは広いよう狭い、なかなか見付かるものではない、したがって「ここではどうでしょうか」という代替地と申しまうか、それをも提示いたしましてお願いをしたわけでございます。

もう一つ、こういうお願いをした背景といたしましては、先ほど…。

石井恒司（反対同盟員）

そういう意見は結構でございます。我々が聞いてい

る趣旨は、買収交渉がどうのこうの、何回お会いしたかということじゃなくて、県の許認可事項について公団がそういう文書を出したことが問題なのであって、あなた方はそういうふうな許認可事項に介入できる立場があるわけですか。

山本 長（空港公団副総裁）

照会を受けて文書を出したということでございます。

石井恒司（反対同盟員）

そういう立場にあるんですか、許可を出してはいけなとかそういうふうな立場にあるんですか。

山本 長（空港公団副総裁）

それはありません。それは収用法の観点から見れば、先ほどの法律の解釈問題といたしまして、木造住宅のそういう物の建て替えというものについて制約はないでしょうという解釈はある。したがって…。

石井恒司（反対同盟員）

そういう押し問答をあなたとしてもしょうがないんですよ。結局、いつもその時点で泣くのは我々なわけですよ。制約があるとかないとかそういうことを聞いているのではなくて、そういうふうな文書を回すことによって結果的に住民が不利益を受けているということが結論としてあるわけですね。つまりあなた方がそういう権限を持っているとか持つてないとかじゃなくて、国という大きなところにいるわけですから、一言ものを言えばそれですべて制限されるというのは現実の問題なわけですよ。そういう意味で、今後県とか市に対して、指導という名の下において介入するような文書を出したり、そのようなことをやるんですか。

山本 長（空港公団副総裁）

これは事態によりけりですが、ご相談を受けければ意

見を申し上げるということはあると思います。

石井恒司（反対同盟員）

その結果については責任を負わないわけですか、あなた方は。その結果、結局らつきよう工場はいろいろ融資を受けられないとか、そういうふうな結論になるわけですね。そういうところは一切お構いなしという法律に触れなければ何でもやるということでは今後やるわけですね。それをお聞きしたいわけですね。

山本 長（空港公団副総裁）

誤解のないように申し上げますけれども、公団のやっていること、公団の立場ということをご説明し、文書を出したということでございます。その建て替えについて県の処分をどうしてくれというふうなことを究極的に申し上げたわけではございません。

石井恒司（反対同盟員）

結論的に県はそれで許可を出さないという結論を出しているわけですよ、県は。そこが問題なわけですよ。そういうところを抜きにして、あまりにも表面的なお答えをいただいているというふうな気がいたします。もう少し端的に、まだそういうことをやるのかやらないのか言ってくださいよ。今後も介入して、我々農民が制約を受けるようなことを、結論において、これからもやる気があるんですか、端的に答えてください。ものの言い回しは結構でございますから。

高橋朋敬（運輸省課長）

僕は議論が非常に分かりにくいと思っておりますが、事業認定下の問題について、起こってきたことについて、土地収用法であるとか、都市計画法であるとか、あるいは建築基準法であるとか、そういうことに関して手続き上いえるんがあるということだと思いますが、そういう中で公団としては、確かに三里

塚物産については都市計画法上の調整区域に関する許可に関して事実上の意見を求められたから自分の立場を申し上げたことではしかなさうですね。それで結果として、許可にそもそも介入することはできないわけですから、その時に知事さんがどう判断したかというのは別な問題があると思うんです。

ただ、公団としては、その地において空港をつくりたいという立場である以上は、その用地の中について空港の必要性を説明し、ご理解いただきたいという行動をとることは、公団の立場としてはやむを得ないというか一つの業務としてやらざるを得ないわけですね。それ自身がおかしなことであるならば、より根源的に言えば、事業認定というのがなぜこの地にかかっているのか、事業認定そのものがないのかどうか…。

相原亮司（反対同盟員）

あなたと法律論争をしているわけじゃないんですから…。

高橋朋敬（運輸省課長）

いや法律論争ではなくて、そういうところに対するものが起因するわけだから、そこに入ってこない、今後また手続きの時に紙を出すか出さないかということも聞かれても、非常に答えづらいんじゃないかと思うんですが。

相原亮司（反対同盟員）

それは問題じゃないでしょう。事業認定を下したところが根源だとかそういう議論じゃなくて、現在、例えば用地内の一般の人が、家が非常に傾いてきた、腐りそう、家を建て替えたいというので建築確認申請を出す。普通は建築確認申請は条件さえ整えば必ず許可するというのが決まりです。ところが、運輸省の文書が出た、公団からの「特段のご配慮」という文書が出たことによって必ず、つまり法律に決められた条件に

のつとつていけば必ず出す確認申請が、そこでストップしてしまふ、これ以上進まない、あとは勝手に建ててくれと。こういうのでは、今後どうしても家を建て替えない人は建て替えられない、確認申請がなければ金融公庫の融資も何も受けれないんだから、何千万という自己資金を全部つくらなきゃならない、これはできないことです。そのことが今問題になっているわけです。

宇沢弘文（隅谷調査団）

この三里塚物産がある所は二期工事の用地内で、公団は何とかしてそれを手に入れたいというふうになりつつあるわけですね。そこで公団は、単に公団じゃなくてその背後に非常に強力な国と一体なんですね。ですから非常に強大な権限を事実として持っているわけですね。そこで、できるだけ土地を手に入れたいというので、三里塚物産の改築に関係してこういう文書を出された。そして何とかして強権ではなくて、事実の力を使って三里塚物産が居づらくなるようにする、そういうことをなされたというのが、今の事実関係ですね。

それで、石井さんは、これからもそういうことをおやりになるのかというふうに公団に聞かれたわけですね。その点、公団は、同じようなことをこれからもなされるわけでしょうか。

山本 長（空港公団副総裁）

これは一般論としてなかなかお答えしにくいことですが、ご照会があれば、公団の立場というものを説明する、必要なら文書を出すということは、これはあり得ることだと思います。ただ、おっしゃるように…。

宇沢弘文（隅谷調査団）

一般論をお聞きしているのではなくて、私たちは、何とかこの成田の問題を平和に、社会正義にかなった

解決の道を探るためにこういう努力をしているわけですね。ですから、公団も私たちに協力していただきたいんです。公団が事実として持っている力を使ってこの二期工事を推し進めようということは、しばらくはしていただきたいんです。

それで、私たちもある意味では非常に身の危険を感じながらこういうことをしているわけです。先ほど反対同盟の方たちが仕事を止めてみえています。私たちもそれぞれの仕事に重大な支障を来す、そして家族の安全まで脅かしながらこういうことをやっているわけですね。ですから、公団の方も私たちに協力して、他の問題をもっと真剣に、平和に解決するように努力してください。今の質問に対しても「やりません」というふうに答えていただけませんか。（拍手）

松井和治（空港公団総裁）

それでは、私からお答え申し上げます。今のお尋ねが、私の理解によれば、例えば農家の方が日常生活に必要な普通の建物を改築したり増築したりするケースというふうには私は理解をいたしました。そのような例がもし今後出てきた場合に、私どもとしてはそれを制限するつもりはございません。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私、伺っていて問題は、土地収用のことができて三年五年の間に問題が解決すればこんなに深刻な問題にならなかった。けれども繰り返して同盟の方がおっしゃられるように、これが十年十五年たつと、いろいろな問題が起こった時に、始めの姿勢のまままで対処されたら生活にいろいろな問題が出てきてしまう。それを公団、運輸省は十分考慮してもらいたい。そういうことです。まあ、いま総裁のほうからお話がありましたから、これは一応これにして、その他いかがですか。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、次の議題に入りたいと思います。

次の議題は、検問監視問題ですが、これもやはり空港予定地内と言われた人たちが、この二十年間、どういう状態に置かれたかということの大きな問題の一つです。それについて、まず検問がどのような形で行われたか、あるいはあったのか、そういうことについて事実を確定していききたいとか確認していききたいと思います。

この点に関しては、すでに国会という立場で一九八〇（昭五十五年）年に議論されてますので、その問題から入っていききたいと思います。

国会で議論された中にこの検問の問題が入ってます。運輸省の方々は当然その資料を入手される立場にあるので、先生方にだけお配りしましたが、一九八〇（昭五十五年）年の国会での議論の中で新村議員と小川国彦議員が検問について質問されたことについて、運輸省のほうは認識していらっしゃるでしょうか、その議事録から見て。

高橋朋敬（運輸省課長）

今手元にはございませんが、議論になったことは承知してます。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、その中で小川源さんのところの例が挙がっています。その例をかいつまんて申し上げますと、屋敷に出入りのたびごとに検問を受け、十分二十分と取調べの時間をとられる。朝、車で子供さんを学校に送っていくとすぐ停められて、二十分以上も時間をかけて調べられることがある。

念のために申し上げますが、車で送っていくというのは、今までは子供は歩いて行ってたんですが、空港ができたために外周を回って六km以上あるものですか、それぞれ学校に車で送っていく。そのたびに検問

される。そうすると、十分二十分と続くものですから、遅刻しちゃう、子供がイライラするという状況があって、ある時は「免許証をここに置いていくから、先に行かせてくれ」と言っても、行かせてくれない。こういう十分二十分も検問をするということが書いてあります。そういうことの事実については、運輸省のほうは認識しているでしょうか。

高橋朋敬（運輸省課長）

今ご説明なさったという意味ではわかりませんが、現場にいるわけではないので、その情報がわかるわけではないので、今お話を伺ったということでございます。

相原亮司（反対同盟員）

これはちょっと問題だと思えますが、前回、こちら側の意見を発表した時に国会での議論を引用しておいたんですから、そういう立場におられる方がその議事録を用意して読んできて当然だと思えますが、どうですか。

これは、例えばここで出た話ではなくて、公式の記録として残っていることだから、それをもとにして話をしたいんですよ。こちら側のこういうことがあった、ああいうことがあったじゃないかと、公式の記録として出ているところから話を始めたいというのがあるわけです。運輸省の方々もそういうものを知り得る立場にあるし、僕らも公式の記録として残っているから。

望月鎮雄（運輸省審議官）

資料自体は私も読んでおりますし、別にそういう意味では全く無視しているとかそういうことではありません。それをもとに我々も一応の勉強をした経緯はございます。

相原亮司（反対同盟員）

そうすると、そういう質問があつてそういう事実が

述べられたということについては了解できますね。

望月鎮雄（運輸省審議官）

そういう国会での議論があつたということでございますので、その事実についてはそのとおりだと思います。

相原亮司（反対同盟員）

その中身もそうです、中身についても。議論があつた事実ではなくて、そういう内容の議論があつたということについては。

高橋朋敬（運輸省課長）

国会の議事録を今見えますが、新村議員が、そのおっしゃっていることについて、警察側の説明員はその事実として確認するような説明振りはないわけなので、事実かどうかということを追られても確認のしようがないわけです。

相原亮司（反対同盟員）

そこは彼らは、説明員はそういう検問を、具体的ではないけれども、迷惑をかけるような形で結果としてやっている、だけどそれは過激派対策だから云々ということを言ってますから、検問をやつてないとは言つてないわけです。

ただ、その内容については、朝、何月何日にやつたとかそういうことに関しては答えていませんが、学校へ送っていく時に検問があるということについては否定してませんので、一応そういう事実があつたということについては、今答えられないならば、次の段階にいきますが、保育園や学校の送り迎えで検問についている問題があつて、それで市役所の空港対策課あるいは教育委員会といういろいろ会合を持った。子供の教育だから、こういう検問は子供の教育上非常に問題があるということ、何度か木の根の人間あるいは東峰の

人たちと市役所の空港対策課あるいは教育委員会、市議会の教育民生委員、そういう方々と会合を持ったという事実は知っていますか。

高橋朋敬（運輸省課長）

事実として私のほうからは確認のしようがないんですが、それは。

相原亮司（反対同盟員）

それでは、そういう事実があつて非常に問題があるから、教育長に「何とかして通行証を出してくれ」、顔もわかる、子供も乗ってる、だから通行証を出してくれと言ったけれども、彼らが仲介をとつたら、警察はそういう人たちが悪用するんじゃないかということでも「出せない」と言ってきたんですが、そういうやりとりもご存じない。

高橋朋敬（運輸省課長）

やりとりですから、全く何も知らないかと言われたら、皆さんが主張されているんですから、そういうことがあつたのかなと思いますが、私は運輸省として確認することはできないという意味であります。

相原亮司（反対同盟員）

実際としては、この会場にいる方々の中にもその会合に委員として出た方もいらっしゃるわけですから、これはあつたんです、東小学校とか日にちも特定できません。

だけでも、市やそういう立場では、国の警察とかそういうのが動くから、どうしても手段がとりきれない。ただ教育上何とかしたいというので、教育長が「お願いするからバス通学をやってくれないか」ということになって、バス停をつくることになったんですが、その辺の事情はご存じですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

今木の根にバス停がございますから、乗降所ですか、おっしゃるような経緯でつくられたものと思います。

相原亮司（反対同盟員）

今バス停があるということを知っていると、その詳しい経過は…、知っていると言いますが、教育委員会との会合を知らないで、なぜ出来たかを知ってるのはよく理解できないんですが、その辺は…。

公団のほうはどうですか、そのバス停をつくる時の事情はご存じですか。

山本 長（空港公団副総裁）

公団としてということでございますと、過去のことも含めてのお話だと思いますが、私はいま現在においては存じておりません、その経緯は。過去においてそういう会合があつたとか、バス停がつけられた経緯について公団が当時知っていたかどうか、それについては今、私、確たるご答弁をするだけの用意がございません。

相原亮司（反対同盟員）

僕は知らないわけではないと思っておりますがね。

あのバス停をつくつたのは公団の用地なんです。バス停をつくることに關して、公団の用地だから運輸省の方々も来たり、公団の方々も来て、市役所も来て、立会いで場所を特定したんです。それだけじゃなくて、バス停の図面をつくつて公団に差し入れてくれ、あそこはバス停以外はつくらないで、他に何も利用しないという念書を入れてくれと、小川源さんと僕の名前で。そういうものを入れさせたんだから、それを知らないということはないと思うんですが、どうですか。

山本 長（空港公団副総裁）

お話を伺えば、知らないはずはないと思います。た

だ、私が今知らないということでございます、必要であれば当時のことを調べてご報告申し上げます。だと思ひます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

ここで見てみると、幼児とか居住者等はつきりしている者については、できるだけ時間をかけずに、確認されればすぐ通すという方針でやっているという建前があつて、現実にはその取調べに大変な時間をかけた上で「嫌ならここに住まなければいいじゃないか」というふうな捨て台詞を言う警官がいるわけですね。この大変な乖離というものをどう考えるかという問題なんだと思ひますよ。

もし本当に居住者、幼児は確認されればすぐ通すという方針がきちんと行われていれば、今のような質問が出てくるはずがないですね。だから、そのところが、徹底的に「嫌なら住むな」というふうな方針で嫌がらせをしてくれと公団が指示したということを言えと言つてるわけではないんです。これは、さっきのらつきよう工場の問題もそうで、「ご配慮賜わりたい」と言つただけであつて「禁止しろ」とか「妨害しろ」とか言つてないんです。ですから、聞かれたから「配慮してほしい」と言つただけだよ、照会があつたからそう答えただけだよと公団が言われるわけですが、現実には、事業認定があつても木造建築なら差しつかえないと公団自身が認められている工事自体が行えなくなつていくという、その乖離が常に問題になつていくんだということ、そこをどう考えるということが答えとして出てこない、ちよつとシンポジウムの内実がないというか、いつもすれ違ふというフラストレーションが出てくるんだと思ひますが、どうでしょうか。

山本 長（空港公団副総裁）

あまり長くお話ししたじませんが、こういつたこと

を通じて住民の方々のお気持ちとして非常に困ったようになっていくという認識、これ自身については公団としては極めて遺憾に思い、残念に思うわけでございます。そういった住民の方々の思いが積もり積もって今日に至っているというふうな事態をも十分に我々は思いをいたしまして、先ほど総裁からお話ししましたましたが、その点十分留意してやってまいらなければならぬというふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

議会という公式の場で討議がなされたわけですが、ここに書かれた二十分なら二十分というのが絶対に二十分であったとか、何分であったとか、そういうようなことではないと思うんですね。とにかくそれによって非常に大きな障害を受けたという事実があるではないか、そのことはここでちゃんと確認したいと。

ですから、ここに書かれている一つ一つのこと、これも事実であった、これも事実であったとかいうふうに言われれば、運輸省としても答えにくいことがあるでしょうけれども、こういう事態があったということ自体は一般的に知られていることではないかと私なども思いますかね。

石毛博道（反対同盟事務局長）

今の運輸省と空港公団の答弁ですが、三回目で我々は、この木の根検問は非常に長い期間、十年以上にわたってこういう酷い状態が続いたと。それで、そういう酷い状態が国会でも取りあげられて、成田市の教育委員会でも問題になったというふうにはつきり申し上げているわけですね。そういう歴史的な経過について運輸省と空港公団はなぜ、今日のために準備してきちんとそういうことをお調べにならないんですか。成田市役所に向いてそういうことがあったのかどうか、あるいは木の根停留所がどういう経過でできたのかということについては、既に我々は三回目の文章の中で

きちんと申し上げているんです。

そういう意味では、我々は非常に長い間、木の根の住民を含めて検問について非常に嫌な目に遭ってきたし、毎日毎日二十分も三十分も車を止められる。しかも免許証を取り上げて返さないというような状態がほとんど毎日続いたわけですよ。そういう歴史的な経過について我々は述べて、そのことについてどうだったのかというふうにも前回もお聞きした。そういうことについてあなた方は何も調査してない。非常に不誠実というか、この問題を運輸省や空港公団がいかに軽視しているかというふうになると思うんです。もつと真面目に準備するなり、調査するなりという態度がきちんと示されるべきだろうと私は思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

いかがですか、運輸省。公団でもいいですが。

山本 長（空港公団副総裁）

今議題になってくる事柄について、検問の議題自身というよりはむしろこの事実のことについて、私どもが具体的な調査をしてここに出てきていないということについては、申し訳ないと思います。

相原亮司（反対同盟員）

それはちょっと酷いんじゃないですか。前に江藤運輸大臣が来た時に、その時にも検問が問題になって、こちらの石井代表世話人が、木の根から出ただけで狙い射ちのように検問されるということを述べているわけですよ。

それなら、江藤元運輸大臣が「運輸省としてそれについては実態を調査します」という返答をしているんですよ。一国の大臣がそういう返答をしている、この場においてその回答ができないというのは、それはぜひぶんおかしな話じゃないかと思えますよ。

石井恒司（反対同盟員）

実は、実態について詳しく知っているんじゃないですか。というのは、あまりの酷さに、ここは知らぬ存ぜぬで通したほうが結果的にはいいんだと、そういう結論に立つて先ほどの答弁になっているんじゃないかというふうにはどうしても聞かえますが、いかがですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

私はその教育委員会の関係については調べられる話だろうと思っておりますから、どういう経緯があったかについて、今わからなければ後で調べなければいけないと思いますが、知るべきことであるでしょうから。ただ、検問の実態そのものについては、たとえは依田説明員、警察庁のほうの説明員ですが、検問については警察側の事情も述べているようでございます、いま引用されました、はっきり確認している者についてはできるだけ時間をかけずに確認されればすぐ通す、こういう検問をやっているわけでございますが、残念ながら居住者の場合でも協力いただけぬ、例えば「免許証をちょっとお示しく下さい」と言っても拒否するような状況が頻繁に起こっているような状況でございますので、こういったような状況では何か不審な物を積んでいないだろうかとか、ずっとこういった説明があるわけですが、そういう意味で警察側の現場の実態というのがあるんだろうと思えますが、これについては、具体的にお話を伺うにしても、私どもにははつきりわからないというのが実態だと思います。

宇沢弘文（隅谷調査団）

今の質問はそういうことじゃなくて、江藤運輸大臣がいらした時以来、あの時は石井武さんがこの問題を非常に大きく取りあげて、それ以来検問の問題についてはいつも提起されてきていて、それに対して今日この場で、運輸省のほうで当然いろいろ十分調べて、そ

の実態についてよく把握して出てきているはずだと。しかし、何も知らないというふうに言われるので、非常に心外だというのが質問の意味だと思うんです。つまり検問がいろいろな意味で正当化されるかどうかということではなくて、ちょっと質問と答えが食い違っているような感じがするんですけど。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それで、ここに座っている人間として私はこういうことを言いたいと思います。

それは、検問しているのは警察ですね。ですから運輸省は、はっきり言えば警察に対する遠慮がある。子供さんたちに対しても二十分とかいうような検問をしていると、運輸省は知っていると私は思いますよ、実際は。けれども、それで甚だ遺憾でしたということは運輸省としては言えない、警察のほうにある意味ではお願いしていることもあるでしょうしね。

柳川秀夫（反対同盟員）

それは隅谷先生の判断でしょうけれども、それならその言葉を運輸省のほうから聞かせてもらいたいんですね。ざっくりばらんに話をしないと、これは建前論でやったらダメだと思っんですよ。隅谷先生が言ったような問題が例えば運輸省の側にあるとすれば、その辺を私らが感じるようなことを言ってもらいたいですよ。そうじゃないとわからんですよ。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私がある意味で代弁した。(笑い) 私が言う分には、警察から私が恨まれてもそれは私だけの問題だからね。これはおそらく私が思うに、運輸省としてはこの場で言いたくてもちょっと言えない事情もあると、だから私とその辺のところを客観的に考えて、私からそのことを確認しようとする。

石井恒司（反対同盟員）

それじゃあ、シンポジウムに警察の方に来てもらわないといけないというふうなこともなりますか、結論的には。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

だけど、まあ、国会は警察の人が、依田説明員というのは警察の人ですね。だけどここまで、これはこの前と同じことで、証人のようにしてここに来てもらうということには、そこは私のことをむしろ信用していただきたいな。

宇沢弘文（隅谷調査団）

これは大変大事なことだと思うんです、今の議論になつていくことは。というのは、いま高橋さんは依田説明員の言葉でもって、居住者でも簡単に通さないという理由もあったんだというふうに答えられたわけですが、子供を学校に送っている親が、検問を一刻も早く通過したいと思つているのに、免許証の提示を拒否したり、不審な挙動をしたり、反抗したりということをするでしょうか。そういうことが本当にあり得るといふふうには僕は信じられないですね。誰も信じられないと思います。そういう一刻も早く子供を送りたい、子供もイライラして不安がつている、そういう場でおかつ免許証も出さない、徹底的に検問に反抗するぞという、そういう親が果たしているとは思わない。にもかかわらずこういう理由のみがはっきりした居住者を拒否する理由なんです、はっきりした居住者をすぐ通さない唯一の理由なんです。そのおかしさというもののはやはり認めてほしいと思いますけど。(拍手)

松尾道彦（運輸省航空局長）

今の検問問題だいがご指摘をいただいております、具体的な事実について、こういう事実を知っているのかとか、相原さんご指摘の現場に私も居合わせてな

いものですから、そういう事実については確認のしようがないというお話をただけでありまして、江藤大臣の時の検問問題についてご指摘いただいたことはよく承知いたしております。この問題につきましては、確かに周辺の地域の住民に大変迷惑をおかけしているなというふうな立場から、早速改善できるものは現時点では改善させていただいたことも事実でございます。当時の情勢を判断してみた場合に、非常に木の根地区につきましては、皆様ご案内のとおり、団結小屋もございましたし、さらに遡れば成田地区における管制塔突入事件もあり破壊もされました。あるいはその後も空港の中に不特定多数の利用者に対してロケット弾も発射された。こういうふうな事実の中で、空港の安全あるいは利用者の安全の立場から空港警備をしていただいている、これは現実でございます。

その中で、周辺に住んでおられる日常生活の住民の皆さんに対して検問をやっているということも承知いたしております。その検問が大変、こういう事実があり、こういう事実があつて、それは「運輸省、どうか」というと、毎日の日常生活について残念ながら一々すべては承知いたしておりますが、不幸な事態としてこういう検問を今なお続けざるを得ないという状態に至りましたは、私どもも空港に対する問題について認識不足という反省も十分しなければならぬ。

空港建設に当たつての検問も必要としなければならぬという事実の上に立つた場合には、今まで皆様方のご指摘になられたそういうお気持ちについては十分認識をいたしますし、おそらく皆さんのご指摘はそのとおりだろうと思つています。これについては十分反省しながら、検問の問題についても警備当局にもお願いをいたし、また、お互いに改善のために努力してきています。こういうのが現状ではないかと思つておりますので、個別のこういう事実について今一つずつチェックしているかということについて明快な答えができなかつただけでございますので、その点はご容赦をいただき

たい、このように思います。

相原亮司（反対同盟員）

個別の事実が確認できないにしても、木の根地区とかそういう地区の住民に対して選別して、あるいはその人たちを特に検閲しているという事実は、大まかとして認めるといふことですね。それは認めるわけですね。

松尾道彦（運輸省航空局長）

まあ、そのように問い詰められるといかんですが、今申し上げましたとおり、そういう事実はあるというふうには私は思っておりまして、それに対して行き過ぎにならないように改善もお願いをした。これは事実があるから改善もお願いをしている、こういうことだろうと思います。

島 寛征（反対同盟員）

私の体験も申し上げておきますが、木の根から出て空港の北側に行く所に検問所があるのですが、車で五分ぐらいかかりますが、仕事の関係で木の根の畑の野菜を東峰の出荷場に運ぶということがしばしばあるんですが、その時に必ず止められるわけです。最近では、皆さんご存じかどうか、「人権擁護委員会」をご存じだと思いますが、東峰と木の根の住民がたまりかねて訴えを出しておりますね。それほど東峰と木の根の住民が長い間、ついこの間まで検問と監視を受けていたわけですが、私は木の根の住民ではありませんが、毎回止められるので、その日は、この検問所を突破してやろうと思ひまして、トラックで抜けようとしたら、二mある棒で車のボンネットをドンと叩いたわけですね。私もさすがに車を停車させて下りていって、機動隊に「こんな無謀なことをして、どうするんだ！」と怒鳴ったんです。機動隊は何と言ったと思いますか、「よく見る、これはただの棒だよ」と言ったんですよ。

そういうふうには、私は地元の住民でもないのに、木の根の部落から野菜を積んで出ると、あるいは取りに来て出掛けると必ず検問に遭う。それで「免許証を見せろ」と。早く出荷場に行つて荷物を下ろさなければ仕事になりませんから、免許証を出さなくてもいいと思ひますが、やむを得ず免許証を出します。そうするとそれを持って行つちゃうわけです。持つて行かれてしまつたら私たちは何時になつても出られないわけですね。免許証を機動隊が一時取り上げるということになるわけです。その先ずつと我慢しているわけですね。それが毎日毎日続くわけでしょう。私は他所の人間ですから、木の根の住民ではないから毎日ではありませんが、仕事の都度ですが。

木の根の方々は、その部落への出入り、地域への出入りの度に十五年も十六年も、二十年近くそういうことが行われているわけでしょう。いま運輸省の局長は、それは様々な妨害行為があるから空港の安全を守るためにはやむを得ないというような方をされましたが、住民にとってその毎日毎日の出来事が十五年も二十年も積み重なつてごらんさない。我慢できますか、実際に。

そういう現実が木の根や東峰にはあつて、さらに夜中になれば一つ一つの家の出入りをサーチライトでチェックしていた、このことも事実でしょう。ただこの間、人権擁護委員会まで動いて実態を調査することになったので、また、このシンポジウムのお陰もあると思ひますが、はじめて少しは下火になつたというふうには思ひますが。本当に何の罪もない住民が、そういう空港警備の影響の中で何年も暮らしているということのこの大変さ、子供たちの思い、親たちの怒りというものを、率直に認めないといけないのではないかと。

特に木の根の検問をされる時に何と言われるか。機動隊は「お前は、いま危険地帯から出てきたな」、こうですよ。「危険地帯」とはどこですか。すでに木の根に

は成田新法（新東京国際空港の安全確保に関する特別措置法）の適用を受けていた団結小屋もすでに取り壊されて、ないでしょう。にもかかわらず、今でも「危険地域」というふうに呼んで、木の根の部落、住民の権利が人権が具体的に、他の人々と比べれば、非常に大きく制限される、抑圧されて問題になつていふ。東峰だつてそうですね。

そういう実態を、飛行機を安全に運航させるためには住民の生活あるいは権利がある程度侵されてもかまわないんだという、そういう運輸省の冒頭からの考え方、それを根本的に直さないと、先ほど公団の方が言つたように、飛行場をつくるためだつたら住民の方に我慢してもらうんだ、お話しするんだ、やつていただくんだという、それは考え方として非常におかしい、私たち人間同士というか現地の農民の社会的な公正さが今まで無視されてきたし、失われてきた。そういうことを認識する必要があるんじゃないか。その上でないと、このシンポジウムや空港問題について討議するという基本的なところで対等な立場が確保されていかないんじゃないかと思ひますが、いかがでしょうか。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今、島さんから日常の生活の状態をお聞きして、私も大変申し訳ないなという感じをしみじみと感じております。これは今客観的なことで言いますと、古い時代の流れの中で大変な事態があつたことも皆さんご承知のとおりでございます。警備当局にも私もはむしろ大変ご迷惑をおかけしているかなというふうには私自身考えております。こういう中で、事実、今なお長期にわたつて検問を続けざるを得ないというこの事実をよく認識しながら、行き過ぎの点については今までについてもできるものから改善をいたし、できるだけ周辺の地域の方にご迷惑をかけない、こういう基本姿勢でやつてまいつておりますが、今なお指摘がございます。



今後とも一日も早くこうした検問がなくなるような空港づくりをいたしたいなどと、これが私どもの悲願でございます。一生懸命、引き続き、反省の上に立ちながら努力をしまいたい、このように思います。

宇沢弘文（隅谷調査団）

今言われたことに関係して、鳥さんが出された問題は、結局検問をはじめとして成田空港周辺に住んでいる人々の基本的な権利が侵されているという現実ですね、それは否定できない事実だと思います。そのために成田空港が社会的な意味で欠陥空港である、つまり要塞化して、大勢の機動隊で守らなければ安全な操業が

できないという意味で欠陥空港であるということも事実だと思っております。

問題は、どうして成田空港がこういう欠陥空港なのかということですね。それは、先ほど私がちよつと触れましたが、二十五年前に遡って、運輸省がとられてきた空港の建設計画、その実行が非常に無理だったということに原因があるんじゃないでしょうか。そのことを鳥さんたちは主張されたんじゃないのでしょうか。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう少し木の根の検問についてきちつと実態を説明しておきたいと思えます。相原さんからお願います。

相原亮司（反対同盟員）

今検問の問題がどうなっているのか、予定地内でどういうことが行われているかということで、運輸省の方から、予定地内の木の根について選別してどうか、その人々を特にやっただけという事実は一応回答いただきましたが、ただ、この問題がどんなに重要かといえば、そういうふうな毎日やられていることによって、どうしてこういう扱いを受けなくちゃいけないのか、普通は嫌になっちゃうかもしれないが、嫌になっちゃう気持ちと同時に、こういう扱いを受けたのでは絶対自分の気持ちがおさまらないということで、空港問題『ボタンのかけ違い』と言いますが、人間として扱われないまま十何年間頑張ってきた。この空港建設に同意しなかったという根本もそういうところにあるわけです。

それで、いま検問についての根拠が運輸省のほうから述べられましたので、この問題について具体的な話に入りたいと思います。

国会の議事録では、木の根の検問に関して、特にそこには成田新法がかけられた団結小屋があるというような回答をしています。ところが、成田新法がかけられた団結小屋というのは、その後、成田新法そのものに

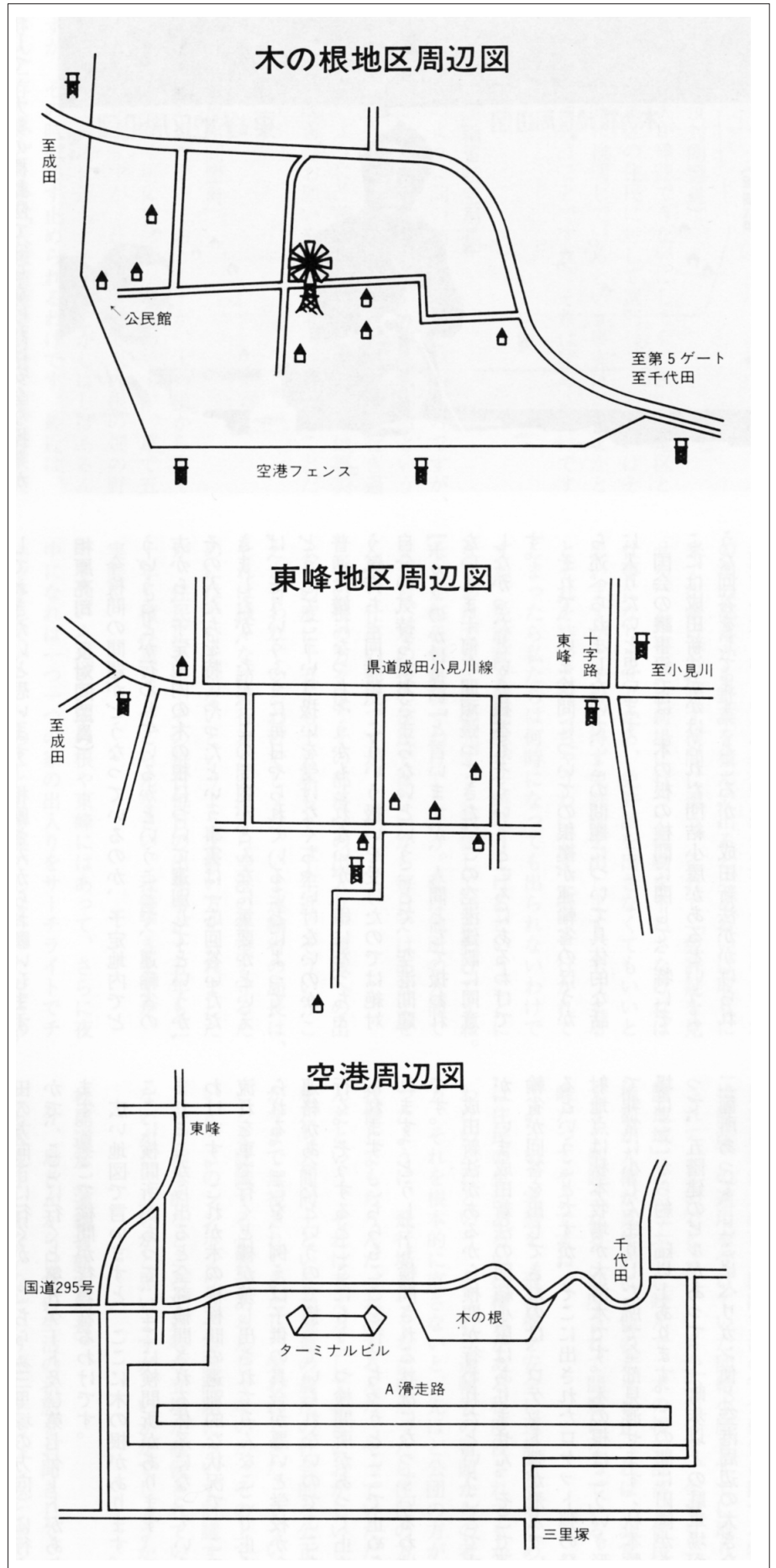
よって撤去されたということで、現在、木の根住民と木の根ペンションというような形でしかないわけですが、その後数年間同じような検問が続けられたわけです。運輸省の回答には、ロケット弾とかそういうものが飛んでいるという話があるので、回答に沿って具体的に述べたいと思います。検問の実態については、ここに木の根周辺の図があります（以下 図示説明／118 ページ参照）。

これが民家で、これが公民館です。ここに監視塔があつて、この家を出るとこの監視塔から連絡がいくわけです。ここは今通れなくなってますから、こちら（成田の方向）に行くか、こちら（三里塚の方向）に行くかで、ここに行くか第五ゲート及び第七ゲートがあります。そこで検問が行われるわけです。

広い地図で言いますと、ここに木の根があります。ここに検問所があつて、ここに検問所があります。つまりここから出ると全部検問される体系になっているわけです。これが木の根の選別の状況で、この流れを車で行くか棒が差し出されてみんなここで止められる。ここを、例えば子供の具合が悪いと学校から連絡があつたというので構ってられないのでここを行く。そうするとここにもう一つ検問所があつて止められます。こちらもここを引っ張るとここで止まります。どうしても検問される状況になっているわけです。

成田新法があるから検問が行われたということですが、いま成田新法の団結小屋はありません。そこで運輸省が回答を出してきたのは、ロケット弾が飛んでいるということですが、そこに出されたロケット弾の発射地点は秋本牧場が清水です。木の根はこういう形で非常に小じんまりした所で全部見渡せます。秋本牧場はここから約2km以上あります。この間に田圃があつて、五階建のビルがあつて、一町歩以上の駐車場が二箇所あつて、ここにペリカン便と空港周辺の大きな集荷場があります。ここに機動隊の検問所があります。

こんなに離れたこの地点にロケットの発射地点があつて、あたかもここが隣接地帯であるというふうな理由を運輸省は言っているわけです。ところがこれは検問した実態はない。ここに出た理由でこの地区の人間をやっている。大清水は空港から全く反対側の、こう行けば約八kmも離れた地点です。ここから出たから、あたかも木の根がロケット砲とか過激派の巢窟のような回答を出しているわけです。これが運輸省のとりわけこの地区の人たちを疑問している根拠になっているわけです。そういう根拠はとても認められない。これ



がいま運輸省が選別して検問しているという回答に対する僕たちの立場です。それについてきちっとした回答が必要だと思えます。

望月鎮雄（運輸省審議官）

今私どもが検問監視を行っていることに対する問題点ということで指摘があったわけですが、空港の安全、空港の運用の安全、工事の安全、いろいろあるわけですが、そういったものを警備という観点から考えた時には、その周辺、例えばロケット弾の話

が出ましたが、ロケット弾が発射された場所だけが危険だということにはなかなかならない。そういう意味で、どうしても警備対策ということになりますと、一般的にその周辺地域を網羅的にフォローしておかないと心配であるということになるんだらうと思います。私は警備当局じゃないからこんなことを言うのはあれかもしれませんが、そういう観点からある程度はやむを得ないのかなという感じはいたしてはいるわけですね。ただ、もう一つは、事実関係についてのいろいろな問題があるということ承りましたし、いろん

なことがあったんだろうと思うのですが、ただ私どもとしては、この問題について、そんなものどうでもいいじゃないかという気持ちでいたわけではない。一生懸命、可能な限りの改善をしようというところで努力いたしました、これからも可能な限りの改善措置は講じていきたいという気持ちで、これはただいろんな諸般の状況と照らし合わせながら、警備をお願いしているご当局との相談もどうしても必要だとは思いますが、しかし、その中で私どもとしては可能な限り、いろんな問題が起こらないように、平和に暮らしている人々に不当な影響が及ばないように努力していきたい。この辺はいま一生懸命努力中でもあるし、改善も、まだ不十分と言われるかもしれませんが、一生懸命やっているといることはあると思うわけでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう少し私のほうから質問させていただきます。先ほどのお答えですが、全体的な警備の必要性からいって木の根の検問はある程度必要だったと言われますが、例えばロケット弾が飛んだ後、大清水地区とか千代田地区のそのロケット弾の飛んだ周辺の警備は、木の根のように執拗で不当で違法な検問がやられましたか。木の根、東峰ほど酷い検問は、ロケット弾が飛んだ後

もどこの地区でもなかったはずですよ。というの、木の根、東峰は非常に特殊な検問のされ方をした地域だ。しかもそれが十年以上も長い間続いて、住民が非常な苦勞をした、これに対抗していくために非常な苦勞をした。それは警職法からいっても絶対に違法だったと私は思うわけです。免許証を取り上げて二十分も三十分も返さない。会場の皆さんにも申し上げますが、車のトランクを開けるといのは任意ですからね。つまり開けるかどうかは所有者が決められます。でも実際はそうは思わないはずですよ、皆さんは。開けるまで免許証を返さない、あるいは車止めを車の前に持って行って、トランクを開けて見せ

るまでは通さないという行為を成田の周辺の警備ではやるわけです。これは警職法では違法です。車のトランクを開けるかどうかは検問を受ける人の任意な行為です。そういうことが成田では連日続いているということははっきりさせたい。しかも、それは運輸省としては当然認めるべきだと私は思います。

さらに、木の根から出てくる人を選別的に行つたという事実はあるわけです。木の根から出た人だけが止められる。車がたくさん流れます、木の根の前を通つて。空港の外周道路は車がたくさん流れますが、木の根から出た車だけが必ず止められるというのは、システムとして木の根を監視するシステムがあるということですね。そのシステムというのは空港のフェンスの中にある監視塔です。それは東峰にもあります。監視塔から検問所へ連絡がいつて、車のナンバーが通告されて、その車が止められる。そういうことが十年以上も長い間連綿として続いたわけです。

ここで一つ質問しますが、まずこういうことが今後とも続かないように、木の根を監視する監視塔の実態、あるいは東峰を監視する監視塔の実態について運輸省、空港公団は明らかにすべきだろうと。警察が運用している監視塔と空港公団が運用している監視塔、それが今まで連綿と続いてきた検問あるいは監視という問題にどういう役割を果たしてきたのかということについてまず明らかにすべきだろう。そうでないと、今後改善するとか、十分気をつけてやると言われても、我々としては信用できないというふうに思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

これは、公団のほうはどうですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

監視塔の実態についてということでございます。木の根地区には、ここにございますような監視塔、図面が全く一緒かどうかわかりませんが、第十七監視塔、

第十六監視塔、第十五の一の監視所というのがその図面に該当すると思います。また、他の地区でも空港の周り全体に、必要な箇所に監視塔あるいは監視所、警備所等はございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

伊藤さん、ここでちゃんと特定してください。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

私どもの呼び名で申しますと、その図面と全く一緒かどうかわかりませんが、木の根地区に関連する場所だなどと思う監視塔は、一番左側の通常私どもが第十七と言つておりますものと、真ん中に第十六ということ

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう一回言つてください。これが七ですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

いや、そちらのほうは十八監視塔じゃないかと思つてます。今私がついている地図の位置関係からいってそういうことになるのかなと思つてます。それは私どもの内部の通称でございますので、そこに監視塔があるという意味でご理解いただきたいと思つてます。それから下のほうに十七と私どもが呼んでいるものがございます。それから十六がそこですね。一番右側のものは監視所と私どもは呼んでいるものだと思います。

申し上げておきますが、監視塔とか監視の施設は、木の根地区だけにあるわけではありませんが、基本的には空港の周りに、境界に沿うような形で必要な箇所に必要な監視塔を設けているということでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団团长）

その機能は何かと聞いている。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

それにつきましては前回の第三回シンポジウムでも運輸省のほうからもお答えしている話でございますが、公団による監視塔からの監視につきましては、不審者や不審車両の警戒、不法事案の早期の発見のために行っているものでございます。

石毛博道（反対同盟事務局長）

そうすると、十八、十七、十六は警察が管理しているんですか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

空港公団の監視塔でございます。もう一度申し上げますと「公団による監視塔からの監視」と、先ほど私が申し上げたものに該当する監視塔でございます。

宇沢弘文（隅谷調査団）

これは監視塔で不審な人とか車を監視して、そして検問所にナンバーを知らせる、そういうことをしておられるわけですね。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

またお叱りを受けるかもしれませんが、具体的に監視のやり方を私自身は詳細に存じているということではございませんが、例えば私自身も用があつて、例えば境界の管理柵の改善とかそういう問題で木の根地区へ行きまして、出てきた時には何度か検問されたという経験はございますので…。

島 寛征（反対同盟員）

伊藤さん、聞きますが、木の根というのはこの地区ですよ。私がさっきお話ししたのは…、この周りには十六、十七、十八とあるわけでしょう、監視所というのものもあるのですが。十八というのがこの出口にあるわけでしょう。私がここで野菜をとって木の根地区を出

て、私はどこで検問されますか。私が検問されるのはどこだと思えますか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

島さんが検問される場所は私はよくわかりませんが、私が検問を受けたケースの場合には、私は木の根から出て空港の中へ入っていくという形ですので、空港の入口の所で特別な検問を受けたということは何度かございます。

島 寛征（反対同盟員）

それはいいんですよ。そのことを問題にしているのではなくて、普通の仕事をして、あるいは木の根の中に住んでいる方が用事が出る時に、小学校へ行く時は千代田のほうを回りますから、検問の場所はここですね。こんなに離れているんですよ、三kmぐらい離れます。私の仕事場は東峰にありますから、ここから出ますとここで検問されるんですよ。どうしてですか。もしこの監視所が機能してわかるとなるならここで検問すればいいでしょう。いっぱい車が流れている中で私がここまで差しかかると機動隊の方が出てきて、棒を持って「止まれ」とやるわけでしょう。私だけがここで止められて、前の車はスーッと行ってしまう。間違えないですよ、私の車と同じ色の車でも私のほうは止められます。どうして私はここで止められるんですかと聞いているんですよ。機動隊の方を呼んでこないとわかりませんか。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

お答えになつてはどうかかわかりませんが、私もそのあたりで検問を受けたりはしたことは何度もあります。申し上げておりました、私もそのあたりで検問を受けてますということでございます。それは私自身、例えば別件で用があつて、木の根地区の管理柵の状況とかいろいろなことでも木の根地区に入つて出てきた時など、

またお昼ご飯を食べようと思つて行つたりとか、そういう時の車の場合は検問を受けてますということでございます。

島 寛征（反対同盟員）

話をちよつと変えますよ。どうして木の根から出て行く人だけが、他の車は止められないのに、どういう理由で毎回検問を受けていたんですか。そういうことを是非お聞きしたいんですよ。

木の根の人が乗った車だけが、あるいは木の根に入った車だけが必ず止められていた、その理由は何かと聞いているんです。僕らが納得できればいいですよ、公正な理由があればいいんですよ。また、一般的な検問も拒否しようとは思っていません。それは空港の安全のためだと言われてもやむを得ないですが、なぜ選別的に木の根から出た車、あるいは東峰から出た車だけが止められているのか、その理由をお聞きしたいと言つてるんですよ。

伊藤鎮樹（空港公団室長）

一般論でということでございますと、運輸省さんのほうからのお答えのほうが適当かと存じますが、私自身の体験で申しますと、以前、木の根地区が蛇腹柵がたくさんあつたような時代に、どこをどう改善したらいいかを自分の足で実際に見て回り、おかしいなと思うところはチェックしたりしていきますと、どうしても空港と隣接した場所でゴソゴソやっているような感じに受け取られたような時じゃないかと思えます。ですから、先ほど言いましたように管理柵の改善とかいろいろなことでも調べたりしていたようなケースで、木の根地区から出てどこかへ行つたりとか、そういう時に島さんが言われたような場所ですと…。

ということだから、そういうことが検問の一つの理由になつてはいるのかなと私自身は実感として思つております。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

質問は、そういう何かシステムが出来ているのではないか、その検問するシステムとはどういうものか、こう聞いているわけでしょう。

高橋朋敬（運輸省課長）

木の根地区の検問の関連でお答えしている部分がありまして、車のナンバーなどで明らかに地域住民であると判明した場合には、検問については従来とは改善されているというふうに申し上げているところでありますので、例えばナンバーの連絡があるというふうに考えるのが普通だと思いますが。

柳川秀夫（反対同盟員）

検問の問題は現場の検問ではなくて監視塔ですね。これは警察が乗って管理している監視塔とガードマンが乗っている監視塔がありますね。それはどういう違いがあるわけですか。

高橋朋敬（運輸省課長）

それはちょっと答えにくいですね。

柳川秀夫（反対同盟員）

公団の方はどうですか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

私は実態は何も知りませんが、警察が直接やっているのと、警備会社に頼んでやっているのとあるというわけでしょう。

高橋朋敬（運輸省課長）

公団のやっているものは当然空港の中、運用区域の周辺についての警備ということですし、それ以外に自分の用地の中の警備ということですから、特別な権限があるわけじゃないですから、自分の用地を管理する

ということをやっているということになるんですが、警察の監視塔があることは事実で知ってますが、そこらはどういうふうな機能になっているかということとはわからない、説明できないと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

だけど、大部分は警備会社の監視塔だという今の答えですが、だから警備会社はどういうシステムで警備しているか、ですね。

石毛博道（反対同盟事務局長）

もう少し質問しますが、木の根だけなぜ選別したのかということが非常に疑問なんです。例えば宅配便もタクシートの運転手も木の根に入った車は必ず止められるわけですね。我々もそう、木の根に用事があつて行けば必ず止められる。しかもそれは同じ人が一日に何回出入りしても必ずその度に止められる。つまり止める相手は「さっきこの人は通ったな」ということがわかっていても、またやるわけです。しかも毎日のようにやっているわけですから、この人が木の根の住民だ、子供を学校へ送っていくんだということが明らかにわかっていても、やはり止める。木の根に住んでいる人は非常な苦痛です。だけでも、木の根以外で木の根に用事がある人はやはり木の根に足が遠くなる、あそこへ入れば必ず検問される、嫌な感じだなというふうになるわけです。つまり、そういうふうにして、木の根に人が近寄らない状況をどんどんつくっていくということが本当の意味じゃないですか、空港公団のだから十三年も十五年も人権を無視した違法な検問が続いたんでしょう。あなた方警察に気兼ねして、違法な検問はなかった、そういうことは聞いておりませんと言っけれども、あれが違法でなくて何ですか。まさに違法の極みですよ。

免許証を取り上げて十分も二十分も返さないなんていうのは、警職法のどこにも書いてありませんよ。免許証は窓にピタッと押しつけてただ見せればいいんだという程度のもので、免許証を見せるという時は。機動隊は止めた時に必ず「免許証を渡さない」と言うんです。法律からいくと、免許証を警察官に手渡す必要は全くないんです。でも渡す、返さない、十分も二十分も返さない、トランクを開けるまで返さない。トランクを開けるのは任意です。任意だけど免許証が返ってこないから、忙しいから渋々開けます。自分は屈伏するんです、そこで。仕事がある、予定がある、時間に間に合わない。子供がなかなか保育園に行けない、人間はそこで屈辱を強いられるんですよ。それが毎日毎日木の根で続いたんです。そういうことを我々は問題にしているんです。あなた方警察に気兼ねすることないですよ。運輸省は成田空港に限っては国家の最高の責任機関ですから、あなた方の思うとおりに答弁すればいいんですよ。何の気兼ねすることもないです。そうでないとシンポジウムは進みません。事実です。事実としてきちんと認めること、長い間違法な検問が木の根・東峰について行われたということを事実として、歴史的事実として認めるということです。そういう積み重ねがなければ、成田問題の真の原因が何であったのかということは少しも明らかになりません。

検討して答えてもらってもいいですよ、次回でもいいですけれども。

高橋朋敬（運輸省課長）

次回にお答えすることかどうかと思いますが、違法かどうかというのは、それはわかりませんよ。つまりその場その場において起こることですから、具体的な事実について双方の言い分がわからなかったら、わかりませんよね。私にそれを確認しろと言っても無理でしょう。だから、いろんなことがあったことについて皆さん方がおっしゃったわけだから、それについて先ほど局長のほうから、皆さんのおっしゃったことを踏まえながら、検問しながら空港を運用あるいは工

事しなければならぬということについて、非常に残念というか不幸だということを申し上げたのであつて、個々の検問について違法かどうかというのは私たちに迫られても困るわけです。総体としての空港づくりの中でその事態をどう認識するかということは私たちは申し上げます。それは、先ほど申し上げたとおりでございます。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

ただ、運輸省としてはそう答えるのかどうか、先ほど局長はそういう考えをはっきり言われたわけで、それはそれとして一つの答えとして尊重したいと思えますが、反対同盟のほうが出ておられるのは、それによって人権が無視されてきたではないかとね。その時その時でいろいろなきことが起こったでしょうという答えでは、人権を無視されたほうは腹の虫がおさまらんというの、これはある意味で当然でありましてね。

それに対して、その時その時必要がありましたとかいう答えだけでは、ちょっと答えにならない。そこで反対同盟のほうは「納得いかん」と思っておられると思うので、もしそれに対して、この場で先ほどの局長以上のことは何とも言えないということであれば、今日はこれで一応終りにして、今日実は反対同盟のほうからいろいろな運輸省あるいは公団に対する問いかけとあります。か質問があつて、それに対してある程度の答えはなされましたが、どうも私たちがここで聞いておりました、同盟のほうは納得いかなかったという気がかなりあるのではないかと思うんですね。

柳川秀夫（反対同盟員）

もう終りにするつもりですか。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

いや、それはこれから聞こうと思ったの。もうしばらく是非やりたいということがあればね。

柳川秀夫（反対同盟員）

いろいろお話を聞きましたが、一応検問は緩和されているということでしたが、監視塔の機能とかシステムとして機能は生きています。いまやっていないということ、たまたまそれが停止しているという意味でしょうか。そういうふうには解釈していいんですか。つまり、三回目の時にも述べたと思いますが、シンポジウムがあるという一つの特殊な事情の中で今はやってないということだというふうには思っています。ですがね。そういう意味ではこのシステムの問題があると思うんです、それを私どもは聞いているわけですが、たまたまシンポジウムがあるから検問をやらないということではなくて、根本的に木の根地区なりに住んでいる住民が生活に大変支障を来しているからそれは改善しましょうという意味でやらないのか、その点ははっきりしてもらいたいということです、是非とも。

高橋朋敬（運輸省課長）

それは私は二つの判断があると思います。警察としての検問の分については、それは警察の警備上の判断があるわけだから、今の成田空港における警備状況の中で一つのご判断があつたんだと私は思います。運輸省とか公団という立場で言えば、今検問監視を改善したというのは、江藤運輸大臣が皆さん方と会談をした時にその話が出て、それで平和的話し合い解決をするためには望むところである、けれども条件があるとおっしゃった中の一つとして検問監視が示されたわけですから。そこで私どもとしては、皆様方が言っておられることを踏まえて改善ができないかなとお願いした。江藤大臣もそういう意味で警察のほうにはお願いしてみると、正確な言葉は覚えてませんが、言われたので、私たちはそれを受けてやったわけです。だから、皆さんのご主張を念頭に置いた改善という意味で我々はやりました。だからその二つの要素があると思います。で、シンポジウムが終つたらまたもとに戻るとか、そのよ

うなことは全く考えてません。

島 寛征（反対同盟員）

そういうことはシンポジウムがあるからとかないからではなくて、現に長い期間にわたつて重大な人権の侵害があつた、ないしそれに近い形がずっと存在していたことを、用地内の住民の人たちが非常に重大な問題だというふうには認識しているわけですから、そのような侵害があつたことははっきりと認めて、以後そういう、二期工事の用地内に住んでいる住民だけを選別して検問することはやらないということを、はっきり言っていたいただきたいということ。

もう一点は、ここだけの話でも結構ですから、検問のシステム、さっき私が説明したようなああいう止め方がどうしてできるのか、ここだけで結構ですからちよつと教えておいていただきたいんですがね。（笑い）

柳川秀夫（反対同盟員）

ついでに、出る時にやられて、入る時はなぜやらないのか、私は非常に疑問なんですよ。

龍崎春雄（反対同盟員）

松尾局長から、ロケット弾が飛ぶとか、先ほど管制塔に侵入するということを理由に検問があるというふうにお聞きしましたが、木の根の検問の一番の問題は、木の根に行く時にやられるんじゃないかと、木の根から出る時にやられるというところに、先ほどの発言との矛盾があると思うんです。空港を本場に警備する、木の根からのゲリラ的な行為を未然に防ぐというなら、あの道路を走っている車は全部止めるか、木の根に入る時に止めるのが筋であつて、木の根から出る時に集中的に狙つて選別的にやるというのは、先ほどの松尾局長の弁からはちよつとおかしいのではないかと、思うので、併せてその辺もお願いいたします。

高橋朋敬（運輸省課長）

今のお話ですが、検問の仕方ですから私らがその中身を承知して説明するわけじゃないですが、お伺いした限りにおいては、結果的には出る時のほうが多いのかもしれないが、入る時もある時に必要に応じてやっているというお話でした。結果的にどちらが多いかという話はまた別です。

相原亮司（反対同盟員）

問題は、木の根から出ると、そこに住んでいる人間が出る度に「今日は検問をやられるんじゃないか」という意識で毎日毎日過ごしてきたという、その歴史の積み重ねなんです。空港に同意しないことと同じ事なんですよ、それは。なぜこういう扱いを受けなければいけないのかという。だから検問問題は幾ら警察の管轄といっても、これは空港問題そのものなんです。この問題をクリアできなければ現在の成田問題の第一歩は踏み出せない、そういう問題なんです。

高橋朋敬（運輸省課長）

そういう意味で先ほど松尾局長が申し上げたわけです。いま検問の仕方だったからそう申し上げただけでありまして、皆様方のお気持ちについては、先ほど申し上げたとおりでございます。

松尾道彦（運輸省航空局長）

具体的な検問の仕方については、誠にこれぞということでは説明しにくいので、今申し上げたような中身になるかもしれませんが、要は島さんの最後のポイントだろうと思いますので、検問に関連していろいろ地域の方にご迷惑をおかけしているなという気持ちは私も十分持っております。

それでこの問題について、改善が可能な中で一生懸命警備当局をお願いいたし、私もなりに努力をいたしてきたわけでございます、現在少しは改善した

かなということも、皆さんもこの場で若干認めていただいているわけですが、引き続きそういう方向で今の皆様方の心からのお気持ちを拝聴して、そういうことで頑張っていきたい。

今後もし皆様方に引き続きそういうご懸念があれば、どんどん申し入れていただきたい。私どもも現実に住んでいないので、こういう時にどうなったかという個別の事実はなかなかわかりにくいものですから、そういう点を教えていただきたい。一步一步改善をしていきたいと、このようにお話し申し上げたいと思います。

宇沢弘文（隅谷調査団）

公団にお願いがあるんですが、今お話を聞いていて、木の根、東峰に限ってそこに住んでいる人たちに非常に大きな心理的ダメージを与えて、人間としての尊厳性を傷つけるような検問がなされているということは事実だと思えます。それはなぜかというところ、それは公団の非常に高等戦術だと思えます。二期用地に住んでいる人たちができるだけ住みにくく、人間的に卑屈な、さつき石毛さんが言われたように、人間としての尊厳を傷つけられるようなことを毎日強いられている状況をつくって、二期工事の土地を開放してもらおうという公団の高等戦術だと思いますが、今後できるだけそういう戦術はとらないでいただきたいということをお願いしたいと思います。

松尾道彦（運輸省航空局長）

今の宇沢先生のご発言について若干意見を申し上げます。空港公団としてはそういうことは私はしてないと確信いたします。結果としてそういう事実が確かにあるかもしれませんが、そのためにわざわざ高等戦術をもってやっているという、こういう公式の場でご発言いただくのはいささか、というふうな気がいたします。それ以上申し上げません。

相原亮司（反対同盟員）

その点に関しては、空港公団の方が僕らの所に来て、こっちが「改善を」と言うと、公団の方は「そんなに大変なら出ていってください」と。「じゃあ改善しましょう」ではなくて「出ていってください」と言うんですから、これが公団の基本方針ではないとおっしゃるかもしれませんが、全体にしみついた考え方やないかと僕は考えるわけです。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、反対同盟のほうから出された問題で必ずしも、まあ、この場で答えにくいこともあったと思いますが、今日のシンポジウム全体を考えて、運輸省なり公団としては、それでは「次回には、こういうことだけははっきり言わなきゃいかん」とかいうようなことを考えたこともあると思いますので、同盟のほうで「せっかくなら、ここまで来たんだから、もう一つ是非やりた」というなら、予定の時間をだいぶ超しましたが……。

石毛博道（反対同盟事務局長）

非常に長い間木の根の検問が歴史的にあるわけで、そのそれぞれの時点での問題点とか、国会の問題とか、市の教育委員会での問題とか、きちんと挙げたんです。が全然調査されないということですので、それから、警察じゃないということと答弁が不十分なところもあると思えます。それから、なぜ木の根から出る車だけが選別してやられるのか、また監視塔の役割とか、そういうことについても非常に不十分だと思えます。そういうことについて次回までもう少し警察とも詰めるとか、そういう努力が必要だろうと思えます。やはり多少は泥を被るという覚悟がなければ無理ですよ。成田はもう常識では解決しないんですから。常識でやってきたことがここまで詰まったんですから、多少は非常識なことをやってみなければ解決しないとい

うふうに思うんですよ、我々は。昔から言いますが、いじめたほうはすぐに忘れるけれども、いじめられたほうはいつまでも覚えていて。我々はいつまでも覚えていないんですよ、忘れないです。灰になるまで忘れないですから、やはりそれを少しでもやわらげるためにきちんとした調査をなさることが必要だろうと思いますので、次回はもう少し、調査しても良かったというふうな努力の後の後が見えるような答弁をお願いしたいと思います。

隅谷三喜男（隅谷調査団団長）

それでは、今日は、ここに列席の方々よくご覧になったように、ある意味ではシンポジウムというのはいくつ形に進めるべきであろうとも思っておりますが、次回をいつにするかというようなことは、もう少し時間をとって、今日の成果なども踏まえた上で決めなければなりません。：（会場からの発言あり）

意見があれば、それは文書なり何なりでこちらに出してください。そのようにお願いしたいのですが、皆さんも聞いておられて「何か言いたいな」ということがございましたら、何かの機会に発言の機会も持ちたいと思っておりますが、どういうご意見をお持ちかということ、簡単なものでいい、形式的なことは申しませんから、書いて私たちのほうなり事務局のほうに出していただければ幸いです。

それでは、今日はこれをもって終りにさせていただきます。（拍手）

―以上―